

# Ontario Northland Transportation Commission



2007 – 2008 Annual Report

## **»»» Ontario Northland**

Ontario Northland Transportation Commission  
555 Oak Street East  
North Bay, Ontario  
P1B 8L3

1.705.472.4500 or 1.800.363.7512  
[info@ontc.on.ca](mailto:info@ontc.on.ca)  
[www.OntarioNorthland.ca](http://www.OntarioNorthland.ca)

## Table of Contents

Company Overview .....	1
Message from the Chair .....	3
Corporate Governance .....	5
Corporate Services .....	11
Ontera (Telecommunications Services) .....	13
Passenger Services .....	17
Rail Services .....	21
Refurbishment Services .....	25
Financial Statements .....	28
Financial Overview .....	28
Management's Responsibility .....	29
Auditor's Report .....	30
Consolidated Financial Statements .....	31
Summary of Significant Accounting Policies .....	38

The Ontario Northland Transportation Commission (Ontario Northland; ONTC), an operational enterprise of the Province of Ontario, was established in 1902 and is a recognized leader in promoting sustainable economic growth by establishing and operating transportation and telecommunication links in northern Ontario.

### Our Services

Headquartered in North Bay and operating primarily in northeastern Ontario, Ontario Northland's non-commercial (provincially-mandated) services include:

- the Northlander (passenger train service between Cochrane and Toronto);
- the Polar Bear Express (passenger train service between Cochrane and Moosonee, with tourist excursion packages offered during the summer months);
- rail freight services between Cochrane and Moosonee; and
- the Moosonee barge (freight transportation between Moosonee and the island of Moose Factory).

Commercial services include:

- Ontera telecommunications services;
- Rail freight services;
- Refurbishment services;
- Scheduled and charter motor coach services and Bus Parcel Express; and
- the Dream Catcher Express (fall excursion train traveling between North Bay and Temagami).

The Company boasts more than 1,000 employees, who live and work in northern Ontario and northwestern Quebec.

### Our Vision

#### **Connected communities; a prosperous North.**

We have chosen the vision statement: "Connected communities; a prosperous North" as it summarizes what Ontario Northland does and the reason for our existence. We connect the communities we serve in many ways and, through these efforts, we empower the people of the North to improve the quality of their lives and increase the prosperity of the region. The role we play is as important now, and into the foreseeable future, as it has ever been.

### Our Mission

We will achieve our vision of connected communities and a prosperous North by partnering with the Province, communities, and business to deliver a high standard of safe, reliable, and environmentally-responsible transportation and telecommunications services. With our dedicated and skilled workforce, we will deliver on our mandate and provincial commitment to create value through economic development, financial return, and superior service.

### Our Values

- Customer Focus • Positive Team/Work Environment •
- Safety • Continuous Learning (Innovation) •

By choosing to live these values, Ontario Northland employees share accountability for helping to connect communities and build a prosperous North.

### Ontario Northland at a Glance

Ontario Northland provides **transportation and telecommunications** services and solutions to the residents and businesses of northern Ontario

**\$140 million** in revenues (2007-2008)

Our **1,000+ employees** live and work in northern Ontario

We contribute to the **economic and social prosperity** of more than **50** northern and central Ontario communities

We play an **important role** in a region that has a declining population base and a declining forestry-based economy





### Connected communities; a prosperous North.

This year, we completed a new strategic plan for Ontario Northland and chose these five words as our vision statement. Five words that say so much about what we do, why we are so important to our region, and the role we must play in the future. We connect the widely dispersed people of the North to each other and to the world through our telecommunications and transportation services. We connect many of the major employers of the North to their customers and suppliers.

Prosperity and development have followed the introduction and enhancement of our services for over a hundred years. Only by being efficient and effective in the delivery of our services, can we help the North to compete. Looking ahead, we see an even greater and more important role for Ontario Northland. As society continues to focus on the environment and greenhouse gas emissions, an expanded and more proactive role (beyond our traditional territory and perhaps our traditional service offerings) for rail and motor coach modes of transportation, and indeed the telecommunication services provided by Ontera, will be crucial to the success of the North. The fact that the population and the economy is actually shrinking in much of the North makes our role even more important. Prosperity in the North means prosperity for Ontario Northland and indeed, the entire Province.

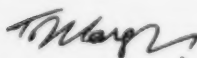
In 2007-2008, Ontario Northland continued to contribute significantly to the social and economic fabric of northern Ontario, while at the same time making positive strides forward in our effort to achieve financial viability. We have made significant progress towards achieving profitability in both our Refurbishment Division and Ontera, our telecommunications division. In addition, we introduced considerable enhancements to our passenger rail service between Cochrane and Moosonee, by increasing the frequency of passenger trains and by separating passenger and freight services.

At the same time, we encountered several new challenges. The current crisis being faced by the forestry industry has had a significant negative impact on our rail freight revenues, as has the rising cost of fuel. As well, we experienced a ten week work stoppage within our Motor Coach Department in the fall, which negatively impacted our customers and the department's bottom line and are currently working to rebuild ridership and relationships.

Ontario Northland incurred a loss of \$15.6 million for the year ended March 31, 2008. We continue to work towards achieving positive financial results as we progress through multi-year business and strategic plans directed towards future financial viability.

In looking forward, our focus rests entirely on "connected communities; a prosperous north". We remain committed to our mandate of connecting the North by providing transportation and telecommunications solutions, and to contributing to the economic prosperity of the region.

Sincerely,



Ted Hargreaves  
Chair



## Corporate Governance

Ontario Northland is an operational enterprise of the Government of Ontario. An operational enterprise is characterized as a government agency that "sells goods or services to the public in a commercial manner (including, but not necessarily, in competition with the private sector)."

Ontario Northland operates under the Ontario Northland Transportation Commission Act and the Minister of Northern Development and Mines is responsible for administration of the Act. The Act was established in 1902 and was most recently revised in 2006.

Ontario Northland is also governed by a Memorandum of Understanding (MOU) that was most recently updated in 2007. The purpose of this MOU is to set the accountability relationship between the Ontario Northland Transportation Commission and the Ministry of Northern Development and Mines (MNDM). Specifically, the responsibilities of the Minister, Deputy Minister, Chair of the Ontario Northland Transportation Commission, the Board, and the CEO are outlined within the MOU.

### Our Mandate

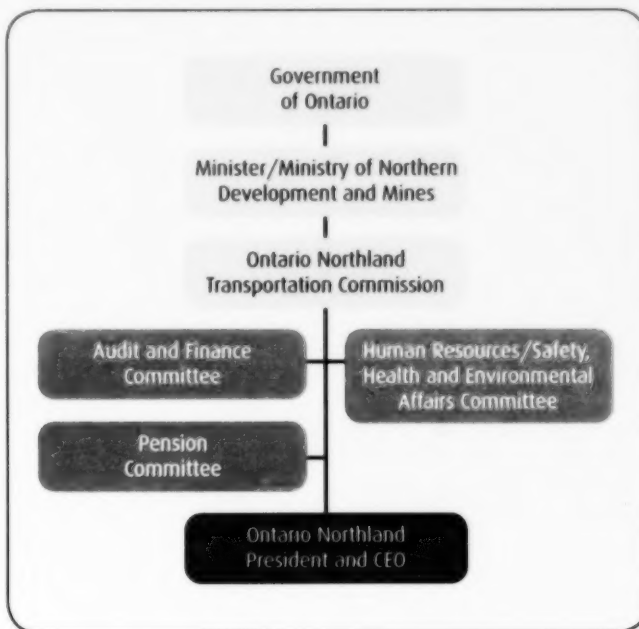
Our mandate is to provide efficient transportation and telecommunications services in northern Ontario as directed by the Government of Ontario, through the Minister of Northern Development and Mines:

- To support and promote, through the services delivered by Ontario Northland, northeastern Ontario economic development, job creation and community sustainability;
- Through its services, to support, promote and enhance linkages and clustering between communities within the region and between northeastern Ontario and other regions;
- To deliver price-competitive transportation and telecommunications services that are safe, reliable and responsive to customers, residents and businesses in northeastern Ontario; and
- To deliver services in a financially efficient and effective manner with an objective of improved cost recovery and self-sustainability.

### Reporting Structure

The President and CEO of the Company reports to the Ontario Northland Transportation Commission, comprised of a Chair and Commission members, each of whom have been appointed by the Province of Ontario.

The Commission, in turn, reports to the Ministry of Northern Development and Mines and its Minister, who are responsible for overseeing the Company on behalf of the Province of Ontario.



## Commission Members

### Chair



**Ted Hargreaves, North Bay**

(April 27, 2004 to April 26, 2007; April 21, 2007 to April 20, 2009)

Mr. Hargreaves is the Ontario Lakeland Regional Managing Partner with BDO Dunwoody LLP. In addition, he is Finance Chair for the Pro Cathedral Parish as well as Founding Treasurer for the North Bay Soup Kitchen. He is also a Member of the Campaign Cabinet and Co-Chair of the Special Request Hospital Fundraising Committee for the North Bay General Hospital.

Mr. Hargreaves has also served on many other professional and community boards and committees and recently completed his term as a member of the Canadore College Board of Governors. Mr. Hargreaves is Chair of the Commission and is also an active member of the Audit and Finance Committee.

### Commissioners



**Dan Belisle, Cochrane**

(July 5, 2004 to July 4, 2007)

Mr. Belisle is the Vice President and General Manager of Belisle Trac Sales Ltd. in Cochrane. He manages the family owned operation and day-to-day activities of a Chrysler and Arctic Cat dealership. He is presently the Chairman of the Cochrane Railway and Pioneer Museum in Cochrane. He has served as Commissioner and Chairman on the Cochrane Public Utilities Commission, President of the Cochrane Minor Hockey Association and Executive member

of the Cochrane Board of Trade. Mr. Belisle was an active member of the Commission's Audit and Finance Committee and Pension Committee.



**René Fontaine, Hearst**

(August 25, 2004 to August 24, 2007)

Mr. Fontaine is presently a Consultant for Tembec Inc. He has served as MPP for Cochrane North as well as Mayor and Counsellor for the Town of Hearst. He has been President and Founding Member for several organizations. He spent many years as a Co-owner of a softwood lumber mill. Mr. Fontaine was an active member of the Commission's Human Resources/Safety, Health and Environmental Affairs Committee.



**Carson Fougère, North Bay**

(July 5, 2004 to July 4, 2007; July 5, 2007 to July 4, 2010)

Mr. Fougère is the retired Chief Superintendent - Regional Commander for the Ontario Provincial Police - Northeast Region Headquarters in North Bay. He is involved with the Air Cadet League of Canada as Director - Ontario Provincial Committee, and is a Director of the Northern Ontario Gliding Centre in North Bay. He is Chair of the Board of Directors of the Northeastern Ontario D.A.R.E. (Drug Alcohol Resistance Education) and also teaches part-time

as an Adjunct Professor in the Honours Criminal Justice Program at Nipissing University. Mr. Fougère is currently Chair of the Commission's Pension Committee.





**Mathilde Gravelle Bazinet, North Bay**

(July 5, 2004 to July 4, 2007; July 5, 2007 to July 4, 2010)

Mathilde Gravelle Bazinet, a member of the Law Society of Ontario, entered the law profession after a successful 20-year career in the field of Nursing Education and Health Care Administration at the community college and university level within the Provincial and Federal Public Sector. Ms. Bazinet has served on numerous professional committees, boards, and commissions and, in June 2005, she was appointed the Founding Chair of the North East

Local Health Integration Network for the Ministry of Health and Long-Term Care. Ms. Bazinet is the author of several publications in the field of conflict resolution, health care administration, and emergency services. Ms. Bazinet is an active member of the Commission's Human Resources/Safety, Health and Environmental Affairs Committee and Pension Committee.



**Margaret Hague, Spring Bay**

(July 5, 2004 to July 4, 2007; July 5, 2007 to July 4, 2010)

Ms. Hague has taught in schools in Ontario, Germany and British Columbia. She was General Manager of LAMBAC, a Community Futures Development Corporation. She has been a founding member of several organizations throughout Ontario including the Northeast Development Network, Manitoulin Trade Fair Association and numerous committees throughout the LaCloche Manitoulin area. In addition, Ms. Hague is a councillor for the Town

of Gore Bay and Chair of Gore Bay Non-Profit Housing. She currently serves as Chair of the Commission's Human Resources/Safety, Health and Environmental Affairs Committee.



**Randy Kapashesit,  
Moose Factory**

(November 3, 2004 to November 2, 2007; November 3, 2007 to November 2, 2008)

Mr. Kapashesit has been Chief of the McCreebec Council of the Cree Nation since 1987. Mr. Kapashesit has held positions as Coordinator of the Cree Village Ecolodge, Program Coordinator of the Queen's University Weeneebayko Program, and Consultant of the Traditional Medicine Study at the Weeneebayko General Hospital. His community

involvement includes serving as President of the Weeneebayko Eeyou Association (Charitable Organization) and acting as Board Chair of the Cree Village Ecolodge. In addition, he sits on the Board of the North East Local Health Integration Network (NE LHIN) for the Ministry of Health and Long-Term Care. Mr. Kapashesit is an active member of the Commission's Human Resources/Safety, Health and Environmental Affairs Committee.



**David Plourde, Kapuskasing**

(July 5, 2004 to July 4, 2007; July 5, 2007 to July 4, 2010)

Mr. Plourde is a self-employed owner/operator of an upholstery, furniture repair and marine fabricating business. He has served on the Kapuskasing Council for the last fourteen years and currently holds the position of Chair of the Recreation and Culture Standing Committee and is a member of the Public Works Standing Committee. He is also Chair of the Kapuskasing Citizens Recreation Committee, Beautification Committee, Cochrane District Social Services

Administration Board Housing Authority, Kapuskasing-Moonbeam Landfill Site Management Board, Kapuskasing Public Library Board, Library and Public Works Construction Committees. Mr. Plourde is President of the Agrium AAA Flyers midget hockey club and Vice Chair of the Northern Corridor Children's Foundation. In addition, he has served as president and founding member for several other organizations. Mr. Plourde is currently an active member of the Commission's Audit and Finance Committee.



**Donavon Porter, Haileybury**

(July 5, 2004 to July 4, 2007; July 5, 2007 to July 4, 2010)

Mr. Porter is a retired Principal from the District School Board Ontario North East. Prior to retirement, he was Principal of Cobalt Public School. He has previously served as Principal at Temagami Public School, Vice-Principal at New Liskeard Public School and taught a variety of grades and special assignments at schools in the southern region of the Board. He is a member of the Ontario Principals' Council and has served on its local executive, is a member of the Ontario College of teachers and has been a member of the Ontario Public School Teachers' Federation and Elementary Teachers' Federation of Ontario. He is an avid outdoor enthusiast and fisherman who volunteers at the local museum and by helping seniors solve computer software problems and teaching new computer applications. Mr. Porter is an active member of the Commission's Human Resources/Safety, Health and Environmental Affairs Committee and Pension Committee.



**Lad Shaba, Kirkland Lake**

(July 5, 2004 to July 4, 2007; July 5, 2007 to July 4, 2010)

Mr. Shaba is a professor of Civil Engineering Technology at Northern College in Timmins. He is also the coordinator of Civil Construction Management and Building Inspection programs at the College. Mr. Shaba served for six years as a faculty representative on the Northern College Board of Governors and is currently the President of the faculty union. He has also served as a board member and the Chair of the Temiskaming Housing Authority. He was a member of the Provincial Committee (Ministry of Training, Colleges and Universities) on Standards and Accreditation for Civil Engineering Technology and Construction Engineering, Survey Technology and Technician programs. He is a co-founder of the Kirkland Lake Minor Soccer Club and was the President of Soccer North District. He is a professional engineer licensed in the Province of Ontario with a specialty in geotechnical and structural designs. He is the owner/CEO of Shaba Engineering & Materials Testing Services in Kirkland Lake, Ontario. Mr. Shaba is currently serving as Chair of the Commission's Audit and Finance Committee.

### Commission Committees

The Commission has three standing committees:

- **Audit and Finance Committee**

The Audit and Finance Committee is responsible for ensuring that appropriate controls and accountabilities exist within the Commission with respect to audit, finance and areas of material risk.

**Chair:** Lad Shaba

**Members:** Dan Belisle, Ted Hargreaves, David Plourde

- **Human Resources / Safety, Health and Environmental Affairs Committee**

The Human Resources/Safety, Health and Environmental Affairs Committee is responsible for providing policy assistance and making recommendations, on behalf of the Commission, on matters relating to human resources, safety, health and environmental affairs.

**Chair:** Margaret Hague

**Members:** Mathilde Bazinet, René Fontaine, Randy Kapashesit, Donavon Porter

- **Pension Committee**

The Pension Committee has the authority to govern, manage and operate, on behalf of the Commission, the Contributory Pension Plan of the Ontario Northland Transportation Commission and any associated assets.

**Chair:** Carson Fougère

**Members:** Mathilde Bazinet, Dan Belisle, Donavon Porter

### Principal Officers

Steve Carmichael – President and CEO

Grant Bailey – Vice President of Rail  
(to July 16, 2007)

Kevin Donnelly – Vice President of  
Finance and Administration

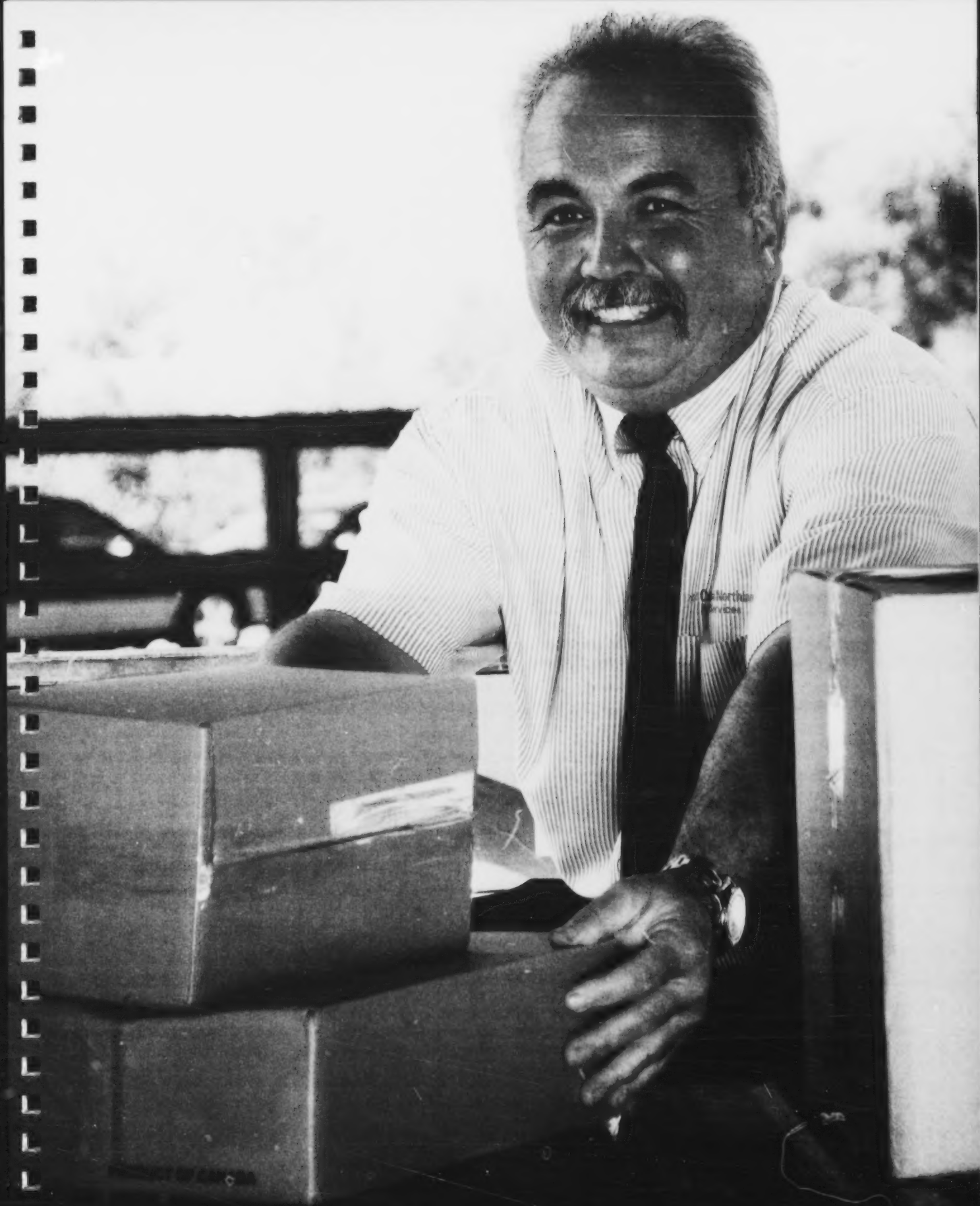
Randy Evers – Vice President of Rail  
(appointed September 5, 2007)

Paul Goulet – Vice President and  
General Manager of Ontera

Cheryl Sutton – Vice President of  
Passenger Services

Russ Thompson – Counsel





## Corporate Services

Ontario Northland's Corporate Services Division is comprised of various departments which provide centralized services and support to the Company, including both internal and external stakeholders, in the areas of:

Corporate Realty	Information Technology	Property Management
Finance	Legal	Public Relations
Health and Safety	Marketing	Purchasing
Human Resources	Planning	Risk Management

### Accomplishments

- **Risk Management**

The ability to manage risk is one of the core competencies of any organization and its employees. Risk management methods and tools assist an organization in planning, performance reporting, and implementing concrete actions and programs to maximize their opportunities and to control their threats. In October 2007, a Risk Management Office was created to coordinate the development and full implementation of a risk management program throughout Ontario Northland, which will examine operational effectiveness and highlight major risks, areas for improvement, performance measures, and guidelines for prioritizing risks and formulating action plans.

- **Corporate Planning**

Over the last year, the Commission created a five year strategic plan for the organization, in addition to a new business plan template which will be implemented for 2010. The Commission also focused its efforts on developing assessment tools to formally evaluate its effectiveness and on creating terms of reference and annual work plans for each of its three sub committees: Audit and Finance; Pension; and Human Resources/Safety, Health and Environmental Affairs. As well, the Commission developed performance measures for each division.

- **Health and Safety**

We continued to proactively promote health and safety in the workplace this year and focused heavily on education and training as key components of our program. In addition, our workplace health and safety committees, which play an integral role in our program, received updates on changes to our safety management system and focused their efforts on risk assessment and hazard identification and prevention. Our injury statistics show an increase in strains and pulls while the reduction in lost time is indicative of the success of our early return to work initiative.

- **Internal Communication and Employee Engagement Survey**

In the summer of 2007, we conducted our first, company-wide internal communication and employee engagement survey in order to learn more about how Ontario Northland employees feel about their Company, their jobs and to gain feedback on corporate communications. 40% of employees responded and provided both positive feedback and areas for improvement. Good communication and positive employee morale are vital to the smooth operation and success of our Company and thus, the feedback we received is invaluable in directing our efforts to improve. One of the key outcomes of this survey has been the introduction of a regular "President's Update" to provide employees with more information relating to our Company and its current operational and financial results.

- **Corporate Marketing and Communications Department**

In the summer of 2007, all marketing and communication functions, for all divisions, were centralized in order to achieve efficiencies, realize economies of scale and establish consistency in our messaging and branding.

- **Energy Conservation**

An inter-divisional committee was formed in November of 2007, to examine energy conservation opportunities throughout all areas of Ontario Northland. The committee released an internal report in March 2008 that focused on the need to create a culture of conservation and provided appropriate recommendations.

## Challenges

- **Cost-Saving Measures**

As the result of the downturn in the forestry industry, many of the mills we serve in northeastern Ontario have temporarily ceased operation or, have reduced their production. Our rail freight revenues were significantly affected by this crisis and fell short of budget, causing us to implement cost-saving measures throughout the organization.

- **Increased Efficiencies**

We continued to search for increased efficiencies within our operations and as well, to provide support to our operating divisions in their efforts to service the needs of our northern customers.

- **Communications**

Ontario Northland boasts more than 1,000 employees who live and work in communities throughout northern Ontario. Our employees are, by far, our greatest asset. It does remain a challenge however, to achieve effective communication given the diversity in employee roles and responsibilities, as well as the sheer vastness of our Company's geography. Our internal communication and employee engagement survey has provided us with feedback and insight, which will assist us in improving our communication efforts.



## Ontera (Telecommunications Services)

Ontera, a fully integrated telecommunications company, offers a wide range of telecommunications and IP-based (Internet Protocol-based) solutions including Internet, long distance, voice, data and information technology services in northern Ontario.

Over the last several years, we have refocused our efforts on engineering in order to provide a solid telecommunications infrastructure for the benefit of residents, businesses, public sector and carrier customers in the north.

### Accomplishments

- **30,000 Northern Ontario Telecommunications Customers**

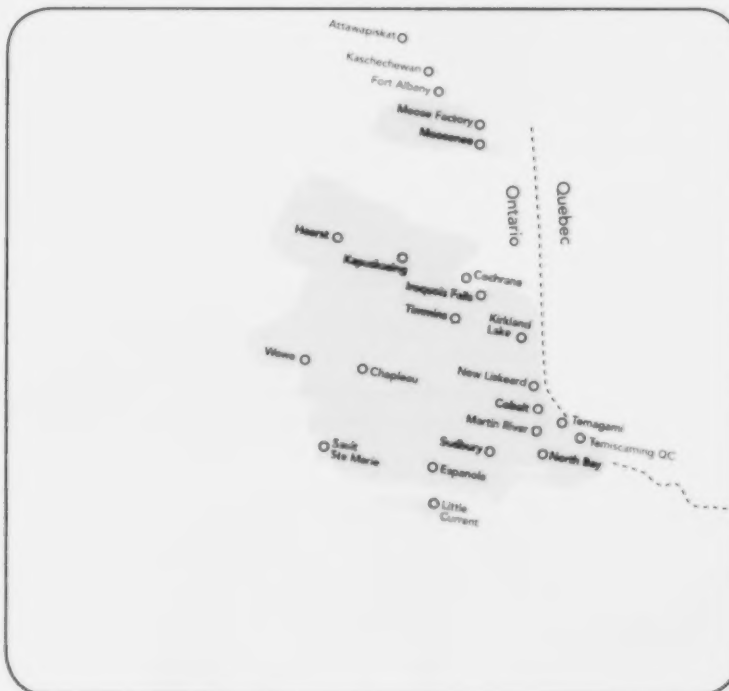
We provide northern-based telecommunications services and solutions to more than 30,000 residential, business, public sector and carrier customers in communities primarily in northeastern Ontario.

- **Investing in Infrastructure**

Over the last year, we have focused significantly on investing in our infrastructure. In November 2007, we secured \$17 million in financing, which allowed us to move forward with enhancements to our infrastructure as we work to become the carrier's choice for access throughout northeastern Ontario and to achieve a greater balance of carrier and wholesale revenue. Network-to-network interfaces in our core service markets will be strengthened by network expansion in our traditional territory, along with completion of connectivity to the Canadian carrier hub in Toronto.

- **Public Sector Solutions**

Ontera is the service provider of choice for eight municipalities, eight regional school boards and six post-secondary institutions. In addition, we have successfully completed the implementation of 140 core telecommunications sites in northeastern Ontario for Telus, as part of its partnership with the Government of Ontario for the Ontario Public Service Network Access Service (OPS NAS) project. Ontera's core network is being further enhanced to provide full carrier class capabilities for this important wide area network (WAN) project. These state-of-the-art enhancements will benefit future projects and all of northern Ontario as Ontera increasingly becomes the digital gateway to the north.



- **Health Care**

Smart Systems for Health Agency (SSHA), Hydro One Telecom (HOT) and Ontera, which are all operational enterprises of the Government of Ontario, have joined together in a unique agency-to-agency procurement model to meet the telecommunications needs of SSHA and the medical community of Ontario. Ontera currently provides connectivity to over 45 sites in northeastern Ontario. Site development is nearing completion for Parry Sound and various communities along Highway 17 West. Phase two of the project will encompass the planned deployment of wireless infrastructure throughout remote locations to serve the needs of SSHA.

- **Broadband Access**

Ontera was one of the first Internet service providers in northeastern Ontario and our legacy continues with the expansion of fixed wireless service and DSL (Digital Subscriber Line) in conjunction with our community-based network partners NEOnet and Blue Sky Economic Growth Corporation. Ontera will offer both retail and wholesale access to the expanded network footprint enabling a choice of service providers for all customers. Ontera is capable of providing services to residential and small business with a technology agnostic approach that best meets their individual requirements.

- **Voice Services**

We have implemented a softswitch telecommunications technology system that will enable us to offer local telephone services to residential, business and other carrier markets in a traditional fashion or over an IP-based services platform. This investment will also allow us to offer customers advanced voice services with improved quality and efficiency, at a lower cost.

- **Keewaytinoo Olimakanak (K-Net Services)**

K-Net Services and Ontera have worked to expand network services into many First Nation communities and health centres. Our partnership continues to grow as new sites are added on a quarterly basis for Telehealth and Internet access.

- **Internal Structure and Processes**

Over the last two years, we have been working to strengthen our internal structure and processes. Most recently, we have focused on ensuring that the right people, with the right skills, are in the right positions and, to this extent, have reorganized to capitalize on the strengths of Ontera's team members. In addition, we have created an area of significant strength with the introduction of our Project Management Office (PMO), which is now fully operational and oversees a current load of more than 50 projects and major orders. Following the methodologies prescribed in the Project Management Body of Knowledge (PMBok), Ontera's PMO involvement spans from planning through to the closing of projects and orders in order to ensure the best possible use of resources within the constraints of cost, scope, time and quality.

## **Challenges**

- **Ageing Infrastructure**

The telecommunications industry is quickly evolving and new technologies are emerging everyday. Much of Ontera's infrastructure is ageing and is no longer cutting edge. In order to best meet the needs of our northern customers and the northern-based requirements of our growing carrier business, it is essential that we invest in both equipment and technology. We have secured financing of \$17 million which will allow us to invest significantly in our infrastructure as we work to address this concern.





- **Telecommunications Network Service Interruption**

In July 2007, we experienced a service interruption in our telecommunications network.

Communities north of Marten River, and between the Ontario-Quebec border and Hearst, were affected by this service interruption, which involved both local and long distance telephone service, some cellular telephone service and Internet/data service. The interruption was caused by a cut in our fibre optic cable network, which was found to have occurred as a result of criminal activity. While service was restored in the same day, this outage nonetheless highlighted the need for a diversified, or redundant, network in northern Ontario.

- **Diversity**

There exists a need to protect essential telecommunications services in northern Ontario with a diverse network topology. This diversity refers to the creation of a self healing network or "ring" to ensure the reliable and continuous flow of voice and data traffic during unforeseen equipment or network outages. Implementation of such a "ring" topology network would eliminate the single points of failure which exist today in key locations in northeastern Ontario within a lineal network configuration. The end result will provide northern institutions, businesses and residential customers with a secure and hardened network infrastructure that will safeguard essential telecommunications services for all customers and carriers within Ontera's "ring" coverage area.

- **Achieving Profitability**

To ensure our long-term success and viability, it is essential that we regain profitability. In recent months, we have recorded positive financial gains measured on an EBIDA basis as major project activity is matched by ongoing, responsive cost containment measures and internal transformation activities focused on achieving a greater balance of carrier and wholesale revenues. Ontera will continue under sustained, increasing pressure to expedite implementation of its various business transformation activities to ensure timely, substantial returns on capital investments it makes during the next three years and will need to sharpen its focus on cost reduction as much as it focuses on new revenue opportunities aligned with carrier and wholesale business rebalancing.

- **Technology Substitution**

Ontera is confronted with increasing cross-platform competition as customers replace traditional services with new technologies. These new alternatives to legacy services also result in lower revenues and seriously impact the economies of scale of the products they displace. Examples of this market trend are instant messaging replacing long distance calls and Ethernet access and DSL-based services replacing private line and frame relay services.

- **Economic Conditions**

A sustained downturn in the economy could prompt residential and business customers to defer new services, reduce use, discontinue or seek lower priced alternatives. Combined with the systemic risk associated with the single industry and resource-based business environments, Ontera may face reduced market and demand for our products and services.

## Passenger Services

Ontario Northland's Passenger Services Division serves the needs of all of our passengers and encompasses both our Motor Coach Services and Rail Passenger Services Departments.

The transportation solutions we offer are becoming increasingly valuable in the north, given the rising cost of fuel and growing environmental concerns.

In 2007-2008, more than 320,000 passengers traveled aboard either one of Ontario Northland's 25 highway motor coaches or on one of our three passenger trains.

### Motor Coach Services

Our Motor Coach Services Department operates a fleet of 25 highway motor coaches that provide scheduled service between Hearst and Toronto, along the Highway 11 corridor which passes through Cochrane and North Bay, and along the Highway 69 corridor, which passes through Timmins and Sudbury. Our scheduled motor coach service is an affordable and reliable way to travel to and from northeastern Ontario.

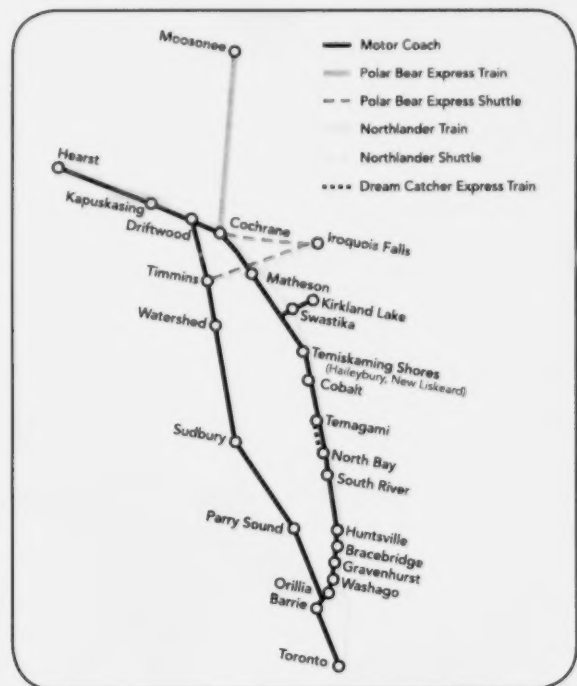
We also offer charter and tour services for groups traveling throughout Canada, along with Bus Parcel Express (BPX) services. BPX is a shipping service which offers station-to-station delivery of envelopes and parcels, often on the same day. The transportation of these parcels is handled through scheduled motor coach service routes, with connections across the continent offered through partnerships with other carriers.

### Rail Passenger Services

Our Rail Passenger Services Department is responsible for the operation of our three passenger trains:

- The Northlander is a passenger train which offers service between Cochrane and Toronto, with connections to Hearst, Iroquois Falls and Timmins. The train operates six days per week (Sunday to Friday) and receives funding from both the provincial and federal governments.
- The Polar Bear Express is a passenger train which offers service between Cochrane and Moosonee, with connections to Iroquois Falls, South Porcupine and Timmins. The train operates five days a week (Monday to Friday) in the fall, winter and spring, and six days a week (Sunday to Friday) during the summer, when tourist excursion packages are also available. The Polar Bear Express is funded by the provincial government.
- The Dream Catcher Express is an excursion train traveling between North Bay and Temagami, which operates six days each fall.

The Polar Bear Express and Northlander are operated as non-commercial (provincially-mandated) services.





## Accomplishments

- **Increase in Ridership on Passenger Trains**

Ridership on our Northlander train increased by 28.0%, in large part as a result of passengers using our train service during the ten week motor coach operators strike. Prior to the strike, ridership had increased by 7.4%, for the first six months of the fiscal year. Traffic on our Polar Bear Express train increased by 6.1%, primarily as a result of improved services, which were introduced in June 2007.

- **Service Improvements Between Cochrane and Moosonee**

In the summer of 2007, we introduced significant service improvements on the Polar Bear Express. Passenger and freight train services were separated and passenger train frequency was increased to five return trips a week during the winter season and six return trips per week in July and August, the peak tourist season for the region. In addition, many of our customer service policies were refreshed.



- **New Motor Coach Operators Contract**

We negotiated a 52 month contract with our motor coach operators, retroactive to September 1, 2006. This stabilizes operations and allows us to accurately forecast future labour expenses until December 31, 2010.

- **Improvements in Customer Service**

Over the last several years, we have been working to continually improve the levels of customer service offered to our motor coach and train passengers. We have refreshed existing policies and have established several new ones, with a focus on excellence in service. We have also been working to enhance our communication with customers.

- **On-Time Performance**

We continue to maintain a high level of on-time performance in our Motor Coach Services Department. This contributes to high customer satisfaction as we are able to provide a convenient and reliable service.

- **Partnership to Promote Tourism in Northeastern Ontario**

We have partnered with Ontario's Northeast (ONE) Attractions Group to promote our Polar Bear Express train cooperatively with the other attractions in the region. The ONE Attractions Group has received support from the Northern Ontario Heritage Fund Corporation and Fednor and we are currently developing a marketing plan to guide our joint efforts over the next several years. The other members of the ONE Attractions Group are: the Polar Bear Habitat and Heritage Village (Cochrane), the Shania Twain Centre (Timmins), the Underground Gold Mine Tour (Timmins), Hockey Heritage North (Kirkland Lake) and the Northern Ontario Mining Museum (Cobalt).

- **Dream Catcher Express**

The Dream Catcher Express is an exciting fall train excursion between North Bay and Temagami. In partnership with local hospitality operators, the Dream Catcher Express offers passengers a variety of unique experiences including the romance of rail travel, vibrant fall colours and a sampling of aboriginal culture. The train has been enthusiastically received by travelers originating throughout the province and beyond. 98% of the train's passengers indicated that they would recommend the excursion to a friend and 88% indicated that they would ride the train again. The Dream Catcher Express is scheduled to run again in 2008, on September 26, 27, 28 and October 3, 4 and 5.

- **Santa Claus Express**

More than 3,000 children from 15 northeastern Ontario and northwestern Quebec communities enjoyed their ride to the North Pole and visit with Santa Claus on Ontario Northland's Santa Claus Express. The train, which has operated in northern communities for more than 20 years, was once again generously supported by our employee and community volunteers, unions, and the Ontario Northland Employees Benefits Association.

## Challenges

- **Fuel Costs**

Fuel prices have escalated significantly in recent years and represent a significant portion of our rising operational costs. As a result, we have continued to apply fare increases to our passenger services in order to generate additional revenues to counter these rising costs.

- **Decline in Motor Coach Ridership**

Ridership on our motor coaches declined by 21.7% in 2007-2008, in part due to a ten week strike by our motor coach operators. Prior to the start of the strike, ridership had declined by 2.3%. Reduced passenger numbers have also been recorded throughout the Canadian motor coach industry. We are working to mitigate the effects of these reductions.

- **Passenger Equipment**

Our passenger equipment is ageing. Our rail passenger equipment requires refurbishment in order to improve the comfort level of our passengers, improve reliability, enhance accessibility and make additional upgrades. We will be looking more closely at our passenger equipment and planning for its renewal in the coming year.

Our Motor Coach Services Department continues to be challenged in maintaining our ageing fleet of motor coaches. We have, however, been able to maximize the useful life of our coaches through our proactive, preventative maintenance program. The demand for coaches continues to exceed their availability and as such, our scheduling has become increasingly important as we work to use our resources efficiently and effectively.

- **Changes to Train Service Between Cochrane and Moosonee**

We were extremely pleased to introduce service improvements to our train service between Cochrane and Moosonee this summer. The creation and implementation of this new service was quite challenging; we are, however, confident in our efforts and know that these enhancements have been of significant benefit to our passengers.

- **Decreasing Population in Northeastern Ontario**

The 2006 Census indicates that the population in northeastern Ontario has decreased by 5.3% in the last ten years (1996 to 2006), while the population for all of Ontario has increased by 13.1% over the same period. In addition, the population density of northeastern Ontario in 2006 was two people per km<sup>2</sup>, versus 13.4 per km<sup>2</sup> for all of Ontario. These figures demonstrate that our northeastern Ontario operating environment offers a small, widely dispersed and decreasing population base. These factors make it challenging to maintain and grow ridership on our passenger services.

- **Attracting Tourists**

We continue to face challenges in attracting tourists to ride our Polar Bear Express train, in the face of increasingly affordable and accessible travel options and given the rising cost of fuel. We have joined the Ontario's Northeast (ONE) Attractions Group and are working collaboratively to attract tourists to the region. We remain confident that our Polar Bear Express train offers an authentic train experience and an excellent opportunity to learn about Canadian history and culture.



- **On-Time Performance**

Over the last year, we recorded poor on-time performance (OTP) on both our Northlander and Polar Bear Express trains. With respect to our Northlander train, our poor OTP is the result of the fact that we do not enjoy priority while travelling on CN track between North Bay and Toronto and also, as a result of our own ageing equipment. We continue to speak with CN officials to work to minimize delays and improve our OTP and as well, are working on an equipment renewal plan to address this issue. Delays on the Polar Bear Express are predominantly a result of slow orders (reduced speed limits) on our track. A significant track maintenance program is being undertaken in the new year and will reduce these delays in the long-term.

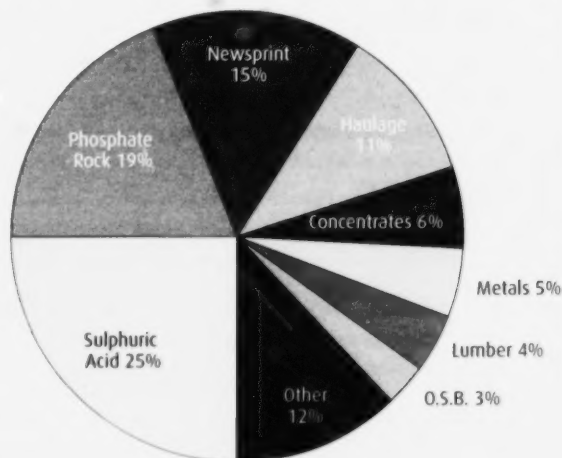
## Rail Services

Ontario Northland's Rail Services Division has a fleet of 26 locomotives and provides both passenger and freight train service. We operate a 700 mile rail system which spans from Moosonee in the north to North Bay in the south, from Calstock (just west of Hearst) in the west to Rouyn-Noranda, Quebec in the east. This system encompasses more than 2.5 million railway ties, 602 crossings, 90 railway bridges, underpasses and overpasses, 2,247 culverts and 115 buildings.

Our rail system connects with Canada's two transcontinental rail carriers (CN and CP) at various locations, allowing us to provide seamless transportation solutions throughout North America in cooperation with our industry partners.

All freight operations are commercial in nature, with the exception of operations between Cochrane and Moosonee, which are non-commercial (provincially-mandated) and receive provincial government funding. Our Northlander and Polar Bear Express passenger trains are also non-commercial in nature.

**Carloads by Commodity 2007-2008**



### Passenger Trains

Our Rail Services Division is responsible for the maintenance and physical operation of our three passenger trains: the Polar Bear Express, the Northlander and the Dream Catcher Express.

### Freight Services

The Rail Services Division is primarily engaged in providing rail freight services for the transportation of mineral and forest products, chemicals, petroleum and other products to and from northeastern Ontario and northwestern Quebec. We also provide carload rail freight and express freight services between Cochrane and Moosonee, as a non-commercial operation.

Most carload freight shipments are moved on regularly scheduled freight trains connecting with other Canadian railways. Ontario Northland is part of a North American network of railways providing freight services to and from locations throughout North America, including import/export traffic from seaports. Special train movements for heavy or dimensional loads are also handled by Ontario Northland.

Our experienced employees ensure the quality of transportation for both passengers and freight and are responsible for the maintenance of both our track and equipment. Beyond providing maintenance to our own equipment, our contract shops in North Bay and Cochrane also provide service to external customers.

## Accomplishments

### • Supporting Northern Ontario Businesses

Some of the region's largest employers are dependent on our rail freight operations, which typically carry more than 53,000 carloads each year (the equivalent of approximately 132,500 transport truck loads). The majority of these carloads have destinations beyond our rail system.

### • Customer Service

Over the last two years, we have implemented automated systems to enhance the levels of service that we offer to our rail freight customers. Our RailConnect system has introduced a greater level of electronic communication for moving and managing our clients' shipments. It has enhanced our customer interaction, operating and revenue settlement processes, allowing us to offer more accurate and timely shipping information to our clients so that they may react in the face of an increasingly competitive marketplace.

### • Passenger Equipment

We have begun planning for the refurbishment of two conventional coaches per year, beginning next year. These coaches are used on the Polar Bear Express. The complete refurbishment will include providing for accessibility, self-contained washroom units, new lighting and seating.

Our Northlander equipment is ageing and was last refurbished over a six year period between 1989 and 1995, at our shop facilities in North Bay. We have begun to prepare a plan for the renewal (refurbishment) and/or replacement of this equipment (coaches, locomotives and auxiliary power units). While it will take several years to implement and complete this plan, it is clear that we must upgrade our equipment to demonstrate our commitment to our passengers and ensure the longevity of this service.





## Rail Services

- **Rail Infrastructure Department**

We have started the assessment of our policies and procedures within the Rail Infrastructure Department, with the assistance of an external technical advisor, to ensure that we are following best railway practices and are operating in the most safe and efficient manner. This process will continue into the new year. This Department oversees the integrity of our rail line including all rail beds, bridges, crossings, culverts and buildings.

- **Moose River Bridge**

We have been planning for a significant work program to upgrade our Moose River Bridge to ensure the safety of this structure well into the future. The program is expected to begin in the new year and will take several years to complete. The Moose River Bridge is located on our Island Falls subdivision (the track between Cochrane and Moosonee). The 1,500' long bridge has been and continues to be inspected according to our rigid policies, which have been designed with safety in mind and which require regular inspections to be performed by qualified bridge inspection personnel.

- **Apprenticeship Training Opportunities**

Skilled trades people are essential to the success of Ontario Northland. We recognize the value of apprenticeship programs and regularly work with the Ministry of Training Colleges and Universities (MTCU), along with community organizations, to promote apprenticeships and the skilled trades. Ontario Northland, which has offered apprenticeship training opportunities for more than 50 years, currently employs 25 apprentices who work in North Bay (16), Cochrane (8) and Hearst (1). Ontario Northland received the Ministry of Training, Colleges and Universities' 2004 Provincial Apprenticeship Employer Award for Excellence in Apprenticeship Training.

- **Rail Safety**

We continue to work with Operation Lifesaver, a national public education program sponsored by the Railway Association of Canada (RAC) and Transport Canada, which works in cooperation with various other stakeholders to create safety-conscious attitudes toward railways with a goal of fewer collisions, fatalities and injuries. We frequently make presentations at schools and to emergency services personnel, initiate public safety advertising campaigns throughout our region, and hold mock incidents to better prepare both emergency services and our own personnel in the event of an emergency.

## Challenges

- **Northeastern Ontario Economy**

The industrial landscape of northeastern Ontario provides for a limited number of significant rail freight clients for Ontario Northland and therefore, we are susceptible to market driven fluctuations, which affect the production of our customers, who are predominantly rooted in resource extraction industries. In addition, there are few opportunities to expand our customer base.

- **Downturn in Forestry Sector**

The economic downturn in the forestry sector has resulted in a reduction in traffic from our forestry-based clients as more than seven mills that we service have either closed, suspended production, or reduced operations in the last year. In 2007-2008, our revenues from the transportation of forestry-related products were \$14.0 million - \$6.8 million below budget. While revenues from the transportation of mining-related products were on budget and relatively strong, the declines in forestry revenue were not offset by the increase in mining traffic.

- **Fuel Costs**

High fuel costs continue to significantly affect our bottom line by contributing to higher than budgeted expenses and representing a growing portion of operating expenses. We continue to apply an ancillary fuel charge to our freight customers in order to offset the increase in expenses; however, we are at the same time cognizant that increases in fees may result in the curtailment of some of our customers' freight shipments.

- **Capital Investment Requirements**

Given our lower than projected revenues, coupled with rising operational costs, it has become increasingly difficult to internally finance capital investments. As a result, we have focused on cost containment and will be looking at financing options for some of our infrastructure investments in the new year.

- **On-Time Performance**

Ontario Northland continues to face on-time performance challenges with the Northlander passenger train, particularly on the CN track between North Bay and Toronto. CN owns this trackage and runs a high volume freight operation on this core main route, resulting in numerous delays to the Northlander passenger train. In addition, our own ageing equipment has contributed to this situation. In addition, the on-time performance of our Polar Bear Express train has declined over the last year, predominantly as a result of slow orders (reduced track speeds) on our track. A significant track maintenance program is being undertaken in the new year and will reduce these delays.

- **Equipment**

The Rail Division continues to be challenged in maintaining our ageing passenger car fleet. Much of this fleet is 1950's vintage equipment that is long overdue for major refurbishment. We have begun a program to refurbish two conventional coaches, which are used on the Polar Bear Express, each year for the next several years. We are also beginning to plan for the renewal (refurbishment) and/or replacement of Northlander equipment.

- **Freight Train Derailment**

On March 30, 2007, one of our freight trains derailed 10 miles north of Englehart. No one was injured in the incident however, five cars carrying sulphuric acid were damaged and leaking. Emergency response personnel from Ontario Northland and from the shipper responded immediately to the incident. In addition, personnel from the Ministry of the Environment, Ministry of Natural Resources, Environment Canada, CANUTEC (the Canadian Transport Emergency Centre operated by Transport Canada) and two environmental consulting firms assisted in our clean-up efforts. Work to remediate the area has been successful, as demonstrated by ongoing monitoring of the area.

## Refurbishment Division

Ontario Northland offers refurbishment services to the passenger and freight car industry and, in 2006, our Refurbishment Division was created to reflect the expertise that we have developed and our intent to grow this area of business.

We boast highly-skilled and experienced personnel, as well as outstanding resources and facilities that include a 61,050 ft<sup>2</sup> car shop and a state-of-the art paint facility. In addition, we have a proven track record for an exceptional level of quality of workmanship.

Our capabilities encompass the rebuilding of passenger and freight cars from the frame up. We have expertise in the complete disassembly of cars, upgrading both electrical and mechanical systems, completing truck overhauls, and also offer interior design and layout services.

### Accomplishments

- **GO Transit Contract**

In February 2004, Ontario Northland was awarded a \$46 million GO Transit contract to completely refurbish 71 commuter cars. The first completely refurbished car was delivered to GO Transit in November 2005 and, 39 completed cars had been delivered as of the end of March 2008. We are currently on schedule and are delivering a completed car of exceptional quality every two weeks. In addition, we are well positioned to secure a contract extension for the refurbishment of an additional 50 cars, at a value of \$35 million. This project has the potential for the refurbishment of up to 121 cars and \$81 million.

- **Internal Processes**

Over the last year, we have been working to refine our assembly-line processes to achieve greater efficiencies and ensure our ability to deliver refurbished cars on schedule to GO Transit.

- **Refurbishment Resource Planning System**

In 2006-2007, we introduced a proprietary, computer-based refurbishment resource planning system that allows us to track parts, tasks, drawings and work procedures. This system also automatically creates day-to-day scheduling to ensure that personnel, equipment, work facilities and parts resources are utilized in a most effective and efficient manner. This system is dynamic and continues to be frequently updated as new and changing requirements emerge.

- **Production Improvements**

Changes to our production line were introduced in December 2007, which see us working on nine cars at a time, versus eight previously. By expanding the number of work stations within our production line, we have improved our ability to meet schedule, thus enhancing our revenue cash flow.





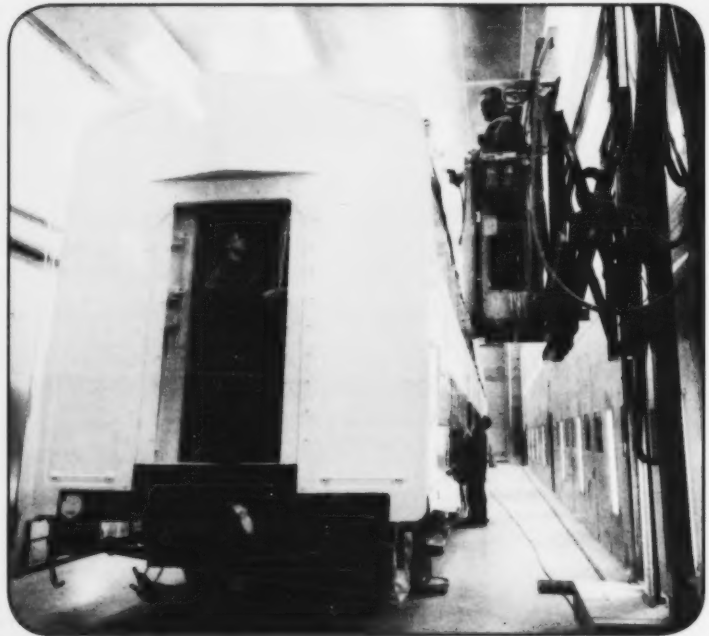
## Challenges

- **Achieving Profitability**

We have not yet turned the corner towards achieving profitability and continue to work on changes and improvements that will allow us to achieve this milestone.

- **Capacity of Paint Facility**

Our current painting facility does not provide adequate capacity for the painting of GO Transit project parts and rolling stock not associated with the current GO Transit project. We are evaluating various options which would allow us to overcome this obstacle and in the interim, have taken measures to ensure that this does not affect our ability to meet our deadlines.



- **Maintaining Production Schedule**

The production schedule for the refurbishment of GO Transit cars is extremely tight and we remain challenged to ensure that production requirements are met. We have worked to realize efficiencies in the last year in order to alleviate this concern.

- **Enhancing Productivity**

As we work to achieve profitability, we are challenged to identify areas for improved efficiency and opportunities to enhance our production line process. By continuing to enhance our systems, we will also better position ourselves to pursue future refurbishment project opportunities.



Ontario Northland sustained a loss of \$15.6 million for the year ended March 31, 2008, compared to a loss of \$10.7 million for the preceding fiscal period.

Total revenues declined by approximately \$4.1 million year over year. The bulk of the decline came from Rail Services, with commercial freight declining by \$9.7 million as a result of weakening demand in the forestry sector and a decline in revenues from the De Beers Victor project, as it moved from construction to production. Motor Coach Services revenues also declined by approximately \$2.1 million as a result of a two month labour dispute. Slight declines were also experienced in Marine Services and Rental Properties. These declines were offset by increases in revenue of \$1.2 million for Ontera, which were generated by our pursuit of new revenue streams, and \$2.9 million for Refurbishment, as we attained full production on the GO Transit project. As well, we received an increase of \$3.5 million in government reimbursement for non-commercial operations.

An increase of \$1.1 million in total operating expenses was driven predominantly by an increase in fuel expenses, which primarily affected our Rail Services Division. Efforts to curtail costs in response to declining revenues resulted in either decreasing or stable operating expenses in most of our operating divisions, with the exception of the Refurbishment Division, where expenses tracked in line with increases in revenues as full production levels were attained.

Non-operating expenses remained essentially level with the previous year, with some slight increases and decreases in these expense items offsetting one another.

On the balance sheet, total assets increased marginally by approximately \$3.2 million.

Current assets increased by \$4.4 million as the result of an equity investment by the Province late in the year. A slight increase in Property, Plant and Equipment was offset by decreases in development costs (amortization), our self insurance fund, as costs were incurred following a derailment on March 30, 2007 and changes to the accrued pension benefit asset.

From a liabilities and equity perspective, most items exhibited declines with the exception of:

- Long term debt incurred as a result of Ontera capital asset financing;
- An increase in accrued non pension benefit obligations resulting from charges to operations; and
- An increase in investment by the Province of Ontario with the equity investment noted earlier, as well as contributions toward the capital cost of assets used in non-commercial operations.

In addition, retained earnings declined as a result of the loss from operations during the fiscal period.

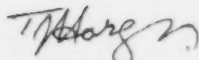


Kevin Donnelly  
Vice President of Finance and Administration

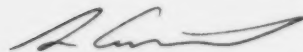
The Ontario Northland Transportation Commission's management is responsible for the integrity and fair presentation of the consolidated financial statements and other information included in the annual report. The consolidated financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The preparation of financial statements necessarily involves the use of management's judgment and best estimates, particularly when transactions affecting the current accounting period cannot be determined with certainty until future periods. All financial information in the annual report is consistent with the consolidated financial statements.

The Commission maintains systems of internal accounting controls designed to provide reasonable assurance that the financial information is accurate and reliable and that company assets and liabilities are adequately accounted for and assets safeguarded.

The consolidated financial statements have been reviewed by the Commission's Audit and Finance Committee and have been approved by its Governing Board of commissioners. In addition, the consolidated financial statements have been audited by the Auditor General of Ontario, whose report follows.



T. Hargreaves  
Chair



S. Carmichael  
President and CEO

North Bay, Ontario  
May 30, 2008



Office of the Auditor General of Ontario  
Bureau du vérificateur général de l'Ontario

## Auditor's Report

To the Ontario Northland Transportation Commission  
and the Minister of Northern Development and Mines

I have audited the consolidated balance sheet of the Ontario Northland Transportation Commission as at March 31, 2008 and the consolidated statements of investment by the Province of Ontario, operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These consolidated financial statements are the responsibility of the Commission's management. My responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the consolidated financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall consolidated financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Commission as at March 31, 2008 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

Toronto, Ontario  
May 30, 2008

Jim McCarter, CA  
Auditor General  
Licensed Public Accountant

# Consolidated Balance Sheet

31

(dollars in thousands)

	March 31 2008	March 31 2007
<b>Assets</b>		
<b>Current</b>		
Cash and cash equivalents	\$ 4,467	\$ -
Accounts receivable (Net of allowance - \$1,526; 2007 - \$1,452)	18,976	17,831
Inventory	18,000	18,876
Prepaid expenses	960	1,219
	<b>42,403</b>	<b>37,926</b>
<b>Development costs</b> (Note 1)	<b>5,178</b>	<b>5,649</b>
<b>Self-Insurance Fund</b> (Note 2)		
- Market value \$4,288; (2007 - \$6,294)	4,288	6,294
<b>Investment in property, plant and equipment</b> (Schedule 1)	<b>263,793</b>	<b>261,425</b>
<b>Accrued pension benefit asset</b> (Note 4)	<b>73,167</b>	<b>74,343</b>
	<b>\$ 388,829</b>	<b>\$ 385,637</b>
<b>Liabilities and Province of Ontario Equity</b>		
<b>Current</b>		
Bank Indebtedness	\$ -	\$ 505
Operating line of credit (Note 3)	15,000	15,000
Accounts payable and accrued liabilities	25,779	29,419
Current portion of long-term debt (Note 5a)	4,712	4,509
Current portion of capital lease obligations (Note 5b)	195	276
Current portion of deferred revenue	2,315	2,726
	<b>48,001</b>	<b>52,435</b>
<b>Deferred revenue</b> (Note 6)	<b>1,346</b>	<b>2,939</b>
<b>Provision for Self-Insurance</b> (Note 2)	<b>4,288</b>	<b>6,294</b>
<b>Long-term debt</b> (Note 5a)	<b>28,979</b>	<b>27,769</b>
<b>Capital lease obligations</b> (Note 5b)	<b>107</b>	<b>292</b>
<b>Accrued Non-Pension Benefit Obligation</b> (Note 4)	<b>61,177</b>	<b>57,969</b>
	<b>143,898</b>	<b>147,698</b>
<b>Contingencies</b> (Note 10) / <b>Commitments</b> (Note 11)		
<b>Province of Ontario Equity</b>		
Investment by the Province of Ontario	132,202	109,583
Retained earnings	112,729	128,356
	<b>244,931</b>	<b>237,939</b>
	<b>\$ 388,829</b>	<b>\$ 385,637</b>

Approved on behalf of the Commission:

 Chair  
 President and CEO

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

# Consolidated Statement of Investment by the Province of Ontario

32

(dollars in thousands)

For the year ended March 31	2008	2007
<b>Balance, beginning of period</b>		
Net investment in property, plant and equipment	\$ 40,357	\$ 34,753
Net investment other than share capital	69,226	69,226
	<b>109,583</b>	103,979
<b>Net changes during the period</b>		
One-time investment from Province of Ontario (Note 13)	17,400	-
Contributions from Province of Ontario	7,995	7,397
Retirements	(362)	-
Amortization	(2,414)	(1,793)
	<b>22,619</b>	5,604
<b>Balance, end of period</b>		
Net investment in property, plant and equipment	45,576	40,357
Net investment other than share capital	86,626	69,226
	<b>\$ 132,202</b>	\$ 109,583

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.



# Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings

33

(dollars in thousands)

For the year ended March 31	2008	2007
<b>Revenues</b> (Schedule 2)	\$ 140,347	\$ 144,471
<b>Expenses</b> (Schedule 2)	134,657	133,534
<b>Income from operations, before other revenues and expenses</b>	5,690	10,937
<b>Other revenues and expenses</b>		
Amortization (Schedule 2)	12,409	12,916
Pension/non-pension expense (Schedule 2 and Note 4)	6,627	6,654
Interest expense (Schedule 2)	2,851	2,699
Investment and other income	(2)	(9)
Gain on sale of property, plant and equipment (Schedule 2)	(568)	(655)
<b>Net expenses</b>	21,317	21,605
<b>Net loss for the period</b>	(15,627)	(10,668)
<b>Retained earnings, beginning of period</b>	128,356	139,024
<b>Retained earnings, end of period</b>	\$ 112,729	\$ 128,356

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.



# Consolidated Statement of Cash Flows

34

(dollars in thousands)

For the year ended March 31

2008

2007

## Cash provided by (used in)

### Operating activities

Loss	\$ (15,627)	\$ (10,668)
Items not affecting cash		
Amortization (Schedule 2)	12,409	12,916
Gain on disposal of property, plant and equipment	(568)	(655)
Development costs	471	446
Deferred revenue	(1,593)	(2,181)
Pension/non-pension expense (Note 4)	6,627	6,654
	1,719	6,512
Changes in non-cash working capital balances		
Accounts receivable	(1,145)	3,023
Inventory	876	(262)
Prepaid expenses	259	(121)
Accounts payable and accrued liabilities	(3,640)	(2,380)
Deferred revenue	(411)	(375)
	(2,342)	6,397

### Investing activities

Investment in property, plant and equipment	(17,618)	(12,347)
Proceeds from sale of property, plant and equipment	633	1,711
Decrease in other assets	(187)	(180)
	(17,172)	(10,816)

### Financing activities

Bank indebtedness	(505)	505
Long-term debt (Note 5a)	1,413	(2,570)
Capital lease obligations (Note 5b)	(266)	(314)
Contributions from the Province of Ontario	25,395	7,397
Other liabilities	(2,056)	(1,939)
	23,981	3,079

### Change in cash and cash equivalents during the period

4,467 (1,340)

### Cash and cash equivalents, beginning of period

- 1,340

### Cash and cash equivalents, end of period

\$ 4,467 \$ -

### Supplemental disclosure of cash flow information:

Interest paid during the period and included in net loss	\$ 2,851	\$ 2,699
--	----------	----------

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

# Consolidated Schedule of Investment in Property, Plant and Equipment

## Schedule 1

35

(dollars in thousands)

For the year ended March 31			2008	2007
	Cost	Accumulated Amortization	Net Book Value	Net Book Value
<b>Rail Services</b>				
Roadway	\$ 247,062	\$ 102,708	\$ 144,354	\$ 144,163
Buildings	39,800	16,404	23,396	23,979
Equipment	73,524	45,056	28,468	30,460
Equipment under capital lease	1,022	98	924	977
Under construction	7,675	-	7,675	4,336
<b>Telecommunications (Ontera)</b>				
Equipment	143,851	106,763	37,088	42,227
Buildings	5,750	3,907	1,843	1,931
Under construction	7,764	-	7,764	303
<b>Motor Coach Services</b>				
Coaches	9,650	5,312	4,338	4,987
Buildings	2,696	97	2,599	2,649
<b>Refurbishment</b>				
Equipment	558	45	513	519
Buildings	3,305	216	3,089	3,155
<b>Marine Services (Moosonee)</b>				
Vessels	385	347	38	48
Under construction	92	-	92	42
<b>Development</b>				
Land and buildings	2,851	1,239	1,612	1,649
	\$ 545,985	\$ 282,192	\$ 263,793	\$ 261,425

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

# Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses

## Schedule 2

36

(dollars in thousands)

For the year ended March 31

2008

2007

### Rail Services

Sales revenue (Notes 9 and 15)	\$ 63,057	\$ 72,737
Government reimbursement (Note 7)	22,123	18,551
Operating revenue	85,180	91,288
Operating expense	76,691	76,048
Operating income	8,489	15,240
Amortization	7,626	7,699
Pension/non-pension expense (Note 4)	4,001	4,297
Gain on sale of property, plant and equipment	(585)	(647)
Interest expense	1,112	1,278
(Loss) income from operations	(3,665)	2,613

### Telecommunications (Ontera)

Sales revenue (Note 8)	31,253	30,074
Operating expense	27,416	28,206
Operating income	3,837	1,868
Amortization	3,778	4,194
Pension/non-pension expense (Note 4)	1,089	1,065
Interest expense	195	-
Loss from operations	(1,225)	(3,391)

### Motor Coach Services

Sales revenue	9,452	11,530
Operating expense	9,148	9,415
Operating income	304	2,115
Amortization	651	616
Pension/non-pension expense (Note 4)	363	399
Loss on sale of property, plant and equipment	57	-
Interest expense	183	140
(Loss) income from operations	(950)	960

### Refurbishment

Sales revenue	13,780	10,870
Operating expense	14,791	13,470
Operating (loss) income	(1,011)	(2,600)
Amortization	84	82
Pension/non-pension expense (Note 4)	704	427
Interest expense	456	466
Loss from operations	(2,255)	(3,575)

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

# Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses

## Schedule 2 (continued)

37

(dollars in thousands)

For the year ended March 31	2008	2007
<b>Marine Services (Moosonee)</b>		
Sales revenue	129	146
Government reimbursement (Note 7)	44	49
Operating revenue	173	195
Operating expense	208	270
Loss from operations	(35)	(75)
<b>Rental Properties</b>		
Sales revenue	509	514
Operating expense	306	281
Operating income	203	233
Amortization	37	37
Gain on sale of property, plant and equipment	(40)	(8)
Income from operations	206	204
<b>Administration</b>		
Operating revenue	-	-
Operating expense	6,097	5,844
Operating loss	(6,097)	(5,844)
Amortization	233	288
Pension/non-pension expense (Note 4)	470	466
Interest expense	905	815
Loss from operations	(7,705)	(7,413)
<b>Total Operations</b>		
Sales revenue	118,180	125,871
Government reimbursement (Note 7)	22,167	18,600
Total revenues	140,347	144,471
Expenses	134,657	133,534
Income from operations	5,690	10,937
Amortization	12,409	12,916
Pension/non-pension expense (Note 4)	6,627	6,654
Interest expense	2,851	2,699
Gain on sale of property, plant and equipment	(568)	(655)
<b>Loss from operations</b>	<b>\$ (15,629)</b>	<b>\$ (10,677)</b>

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

March 31, 2008

## Nature of Business

The Ontario Northland Transportation Commission, an Operational Enterprise of the Ontario government, delivers a variety of commercial and non-commercial services, including rail freight, passenger rail, motor coach and telecommunications primarily in the northeastern portion of Northern Ontario.

## Basis of Accounting

These consolidated financial statements are prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. They include the accounts of the Commission and its wholly-owned subsidiaries, Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N.Tel Inc. (o/a Ontera), Air-Dale Limited and Nipissing Central Railway Company.

## Inventory

With the exception of used rail, all materials and supplies are valued at average cost. Used rail is shown at unamortized book value determined at the time of retirement.

## Investment in Property, Plant and Equipment and Amortization

Property, plant and equipment are stated at acquisition cost. Amortization is calculated using the straight-line method over the estimated service lives of the assets.

The estimated service lives for principal categories of assets are as follows:

Roadway - main line and branches .....	20 to 50 years
Railway diesel locomotives .....	25 years
Railway cars .....	33 years
Buildings .....	50 years
Telecommunications equipment .....	15 to 25 years
Vehicles .....	3 years
Computer equipment .....	5 years
Coaches .....	12 years

The Province of Ontario reimburses the Commission for the cost of certain property, plant and equipment purchased for use in operations designated as non-commercial by the Province. The Commission records these assets at their original cost together with an offsetting credit to Net Investment in Property, Plant and Equipment (Province of Ontario). Annual amortization on these property, plant and equipment is recorded as a reduction of the Net Investment in Property, Plant and Equipment (see page 32).

## Summary of Significant Accounting Policies

March 31, 2008

### Employee Future Benefits

#### Pension Plans

The Commission maintains a defined benefit pension plan for its employees. It provides for pensions based on years of service and average pensionable earnings and is generally applicable from the first day of the month following employment. The plan is not indexed; however, there have been a variety of ad hoc increases made to pensioners.

The obligations under the plan are determined using the accrued benefit method reflecting projected benefits for services rendered to date. Pension fund assets are valued using current market values. The Accrued Pension Benefit Asset or Obligation and expenses are determined annually by independent actuaries in accordance with accepted actuarial practice using management's best estimates. The date of the last actuarial valuation for funding purposes was January 1, 2006. The date of the next actuarial valuation for funding purposes is expected to be January 1, 2009.

#### Non-Pension Benefit Plans

The Commission offers non-pension post retirement benefits such as group life, health care and long-term disability to employees through defined benefit plans. The costs associated with these future benefits are actuarially determined using the projected benefits method prorated on service and best estimate assumptions. In addition, as a Schedule 2 employer under the Workplace Safety and Insurance Board (WSIB), the Commission recognizes workers compensation benefits on an accrual basis using actuarial calculations provided by the WSIB for benefits in force, benefits not yet awarded and administrative loading costs.

Both Pension and Non-Pension expenses consist of current service costs, interest and adjustments arising from plan amendments, changes in assumptions and experience gains or losses. Experience gains or losses are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service life of the employees covered by the plans. These expenses are recorded in the year in which employees render services to the Commission (See Note 4).

#### Development Costs

The Commission incurred certain costs related to its development of a new line of business (Refurbishment). The development costs are expensed, beginning in fiscal 2006-2007. Development costs that meet generally accepted criteria, including reasonable assurance regarding future benefits, are deferred and amortized on a straight line, completed-unit basis over the life of the expected benefit. In fiscal 2008, the Commission early adopted CICA Section 3064 "Goodwill and intangible assets". Section 3064 replaces Section 3062 "Goodwill and other tangible assets" and Section 3450 "Research and development costs". The adoption of Section 3064 does not have a material impact on the financial position and results of operations of the Commission.



March 31, 2008

**Revenue Recognition**

Transportation revenues are generally recognized on completion of movements, with interline movements being treated as complete when the shipment is turned over to the connecting carrier. Contract revenues are generally recorded on a percentage of completion basis. Revenues from other sources including Government reimbursement are recognized when earned. Telecommunications toll revenue adjustments are recognized when measurement can be reasonably estimated (see Note 8).

**Income Taxes**

As an Operational Enterprise of the Province of Ontario, the Commission is exempt from income taxes. This exemption extends to its wholly-owned subsidiaries, and accordingly no tax provision is recorded in these financial statements.

**Foreign Currency Translation**

Revenues and expenses arising from foreign currency transactions are translated to their Canadian equivalent at the rates of exchange in effect at the transaction date. Resulting gains or losses on settlement or translation are included in the determination of net income for the current period. Included in Rail revenue is a foreign currency gain of \$290,000 (2007 - \$470,000) arising mainly from Rail traffic settlements between Canada and the U.S.A.

**Accounting Estimates**

The preparation of the financial statements in conformity with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Significant areas requiring the use of management estimates relate to the useful lives of assets for amortization. By their nature, these estimates are subject to measurement uncertainty. The effect of changes in such estimates on the financial statements in future periods could be significant. Accounts specifically affected by estimates in the financial statements are development costs, property, plant and equipment, accrued pension benefit asset, accrued liabilities and non-pension benefit obligation.

**Cash and Cash Equivalents**

Cash and cash equivalents include cash on hand and balances with banks.

**New Accounting Policies**

Effective April 1, 2007 the Commission adopted new accounting standards related to financial instruments, comprehensive income and accounting changes that were issued by the Canadian Institute of Chartered Accountants ("CICA"). The new CICA standards are as follows:

Section 3855 - Financial Instruments - Recognition and Measurement. This section establishes standards for recognizing and measuring financial assets and liabilities and derivative financial instruments. All financial instruments are required to be measured at fair value on initial recognition, except for certain related party transactions. Measurement in subsequent periods depends on whether the financial instrument has been classified as held-for-trading, available-for-sale, held-to-maturity, loans and receivables, or other liabilities.

## Summary of Significant Accounting Policies

March 31, 2008

### New Accounting Policies (Continued)

Financial assets and liabilities classified as held-for-trading are required to be measured at fair value, with gains and losses recognized in net earnings.

Financial assets classified as held-to-maturity, loans and receivables and financial liabilities (other than those held-for-trading) are required to be measured at amortized costs using the effective interest method of amortization.

Available-for-sale financial assets are required to be measured at fair value with unrealized gains and losses recognized in Other Comprehensive Income. Investments in equity instruments classified as available-for-sale that do not have a quoted market price in an active market should be measured at cost.

The Commission has implemented the following classification:

- Cash and cash equivalents and Self Insurance Fund are classified as held-for-trading.
- Accounts receivables are classified as loans and receivables.
- Accounts payable and accrued liabilities, bank indebtedness, operating line of credit, long-term debt and capital lease obligations are classified as other liabilities.

### Section 1530 – Comprehensive Income

This section established standards for reporting and presenting comprehensive income which is defined as the change in equity for transactions and other events from non-owner sources. Other Comprehensive Income refers to items recognized in comprehensive income that are excluded from net earnings.

The classification of the Commission's financial instruments as at April 1, 2007 and their subsequent changes to March 31, 2008 have resulted in no gains or losses that require separate presentation in Other Comprehensive Income. There was no effect on opening equity as of April 1, 2007 or on subsequent measurements as a result of applying these new standards.

### Section 1506 – Accounting Changes

Effective April 1, 2007, the Commission adopted the revised CICA Section 1506 "Accounting Changes", which requires that

- a) a voluntary change in accounting principles can be made if the changes result in reliable and more relevant information,
- b) changes in accounting policies are accompanied with disclosures of prior period amounts and justification for the change, and

March 31, 2008

**New Accounting Policies  
(Continued)**

- c) for changes in estimates, the nature and the amount of the change should be disclosed. Furthermore, this section requires disclosure of when an entity has not applied a new source of GAAP that has been issued but is not yet effective. Such disclosures are provided below.

The Commission has not made any voluntary change in accounting principles since the adoption of the revised standard.

**Accounting Standards Issued  
but Not Yet Adopted**

The CICA has issued the following new Handbook Sections and/or new recommendations which will be adopted by the Commission on April 1, 2008:

- a) Section 3862, "Financial Instruments - Disclosures", describes the required disclosure for the assessment of the significance of financial instruments for an entity's financial position and performance and of the nature and extent of risks arising from financial instruments to which the entity is exposed and how the entity manages those risks. The Commission is currently evaluating the impact on the adoption of this new section on the consolidated financial statements.
- b) Section 1400, "General Standards of Financial Statement Presentation", was amended to include requirements to assess and disclose an entity's ability to continue as a going concern. The new requirements are effective for interim and annual financial statements relating to fiscal years beginning on or after January 1, 2008. These new requirements will not have any impact on the consolidated financial statements as the Commission is already assessing and disclosing its ability to continue as a going concern.
- c) Effective January 1, 2008, the CICA has issued accounting standard Section 3031 "Inventories". Section 3031 "Inventories" will provide guidance on the method of determining the cost of the Commission's materials and supplies. The new accounting standard specifies that inventories are to be valued at the lower of cost and net realizable value. The Commission currently reflects materials and supplies at average cost. The standard requires the reversal of previously recorded write downs to realizable value when there is clear evidence that the net realizable value has increased. Additional disclosures will also be required. It is not anticipated that the adoption of Section 3031 "Inventories" will have a material impact on the Commission's financial statements. Any adjustment on the adoption of Section 3031 "Inventories" will be recognized in 2009 as an adjustment to opening inventory and opening retained earnings.

## Notes to Consolidated Financial Statements

March 31, 2008

### 1. Development Costs

	2008	2007
<b>Development costs</b> - beginning of year	<b>\$ 5,649,000</b>	\$ 6,095,000
Amortization	<b>471,000</b>	446,000
<b>Development costs</b> - end of year	<b>\$ 5,178,000</b>	\$ 5,649,000

### 2. Self-Insurance Fund

	2008	2007
<b>Self Insurance Fund</b> - beginning of year	<b>\$ 6,294,000</b>	\$ 6,004,000
Interest earned	<b>300,000</b>	246,000
Annual premium	<b>100,000</b>	100,000
Claims	<b>(2,406,000)</b>	(56,000)
<b>Self Insurance Fund</b> - end of year	<b>\$ 4,288,000</b>	\$ 6,294,000

The Commission follows the policy of self-insuring for damages from rolling stock derailments and for cargo damage. Fund assets include cash in the amount of \$4,288,000 (2007 - \$2,066,000) plus \$NIL (2007 - \$4,228,000) receivable from the Commission.

Periodically, the Commission borrows cash from the fund for its temporary use. The Commission pays interest to the Fund at the bank's prime rate less 1.75% on these temporary borrowings.

The claims in the year were incurred for costs associated with the March 30, 2007 derailment of one of the Commission's freight trains in a remote area of northeastern Ontario.

### 3. Operating Line of Credit

The Commission currently holds an operating line of credit with the Ontario Financing Authority (OFA) in the amount of \$8,000,000, of which \$8,000,000 was being utilized as at March 31, 2008 (2007 - \$8,000,000) which bears interest at the Province of Ontario's cost of borrowing plus 5 basis points on the date of each advance. In addition, the Commission has a revolving operating line of credit with the OFA in the amount of \$7,000,000, of which \$7,000,000 was being utilized as at March 31, 2008 (2007 - \$7,000,000) which bears interest at the Province of Ontario's cost of borrowing plus 40 basis points based on the date of each advance.

The Commission also holds a demand operating line of credit with the Canadian Imperial Bank of Commerce in the amount of \$1,500,000 which is available for letters of guarantee and is secured by the Commission's accounts receivable. As of March 31, 2008, two letters of guarantee totalling \$1,428,000 (2007 - \$1,428,000) have been issued with an annual renewal commission of .375%.

March 31, 2008

#### 4. Employee Future Benefits

The Commission is the administrator of its contributory pension plan which covers all permanent staff. The pension fund assets primarily include marketable securities, real estate and corporate and government bonds, which are invested by professional investment managers. The ONTC pension plan has an annual measurement date of December 31<sup>st</sup>.

The pension fund's target percentage allocation and average asset allocations as at March 31, 2008 and March 31, 2007, by asset category are as follows:

	Target	2008	2007
Equity securities – Domestic	20% - 30%	25%	25%
– Foreign	10% - 30%	22%	22%
Debt securities	35% - 55%	49%	49%
Real estate	0% - 15%	3%	3%
Short term and other	0% - 15%	1%	1%
Total		100%	100%

##### a. Accrued Pension Benefit Asset

	2008	2007
Projected benefit obligations	\$ 456,899,000	\$ 495,452,000
Market value of plan assets	503,660,000	510,034,000
<b>Surplus</b>	<b>\$ 46,761,000</b>	<b>\$ 14,582,000</b>
<b>Accrued benefit asset - beginning of year</b>	<b>\$ 74,343,000</b>	<b>\$ 77,278,000</b>
Expense	(1,363,000)	(3,115,000)
Funding contributions	187,000	180,000
<b>Accrued benefit asset - end of year</b>	<b>\$ 73,167,000</b>	<b>\$ 74,343,000</b>

## Notes to Consolidated Financial Statements

March 31, 2008

### 4. Employee Future Benefits (continued)

#### b. Accrued Non-Pension Benefit Obligation

	2008	2007
<b>Accrued benefit liability</b> - beginning of year	<b>\$ 57,969,000</b>	\$ 56,369,000
Expense - Non-WSIB	<b>3,636,000</b>	3,464,000
Expense - WSIB	<b>1,628,000</b>	75,000
Funding contributions - Non-WSIB	<b>(2,056,000)</b>	(1,939,000)
<b>Accrued benefit liability</b> - end of year	<b>\$ 61,177,000</b>	\$ 57,969,000

Included in the accrued non-pension benefit liability is worker's compensation benefits in the amount of \$12,934,000 (2007 - \$11,306,000). This amount has been determined from the most recent available actuarial calculations provided by the Workplace Safety and Insurance Board as at December 31, 2007.

#### c. Components of Net Periodic Pension Benefit Expense

	2008	2007
Current service cost less employee contributions	<b>\$ 9,520,000</b>	\$ 9,470,000
Interest cost on accrued benefit obligation	<b>24,689,000</b>	25,630,000
Expected return on plan assets	<b>(34,681,000)</b>	(35,295,000)
Amortization of initial obligation	<b>197,000</b>	197,000
Amortization of past service costs	<b>1,638,000</b>	1,195,000
Amortization of net actuarial gain	-	1,918,000
	<b>\$ 1,363,000</b>	\$ 3,115,000

#### d. Components of Net Periodic Non-Pension Benefit Expense

	2008	2007
Current service cost	<b>\$ 2,665,000</b>	\$ 1,001,000
Interest on accrued benefit obligation	<b>2,595,000</b>	2,538,000
Amortization of net actuarial gain	<b>4,000</b>	-
	<b>\$ 5,264,000</b>	\$ 3,539,000

#### e. Weighted Average Assumptions

Discount rate - pension	<b>5.75</b>	5.00
Discount rate - non pension	<b>5.75</b>	5.00
Expected long-term rate of return on plan assets	<b>7.00</b>	7.50
Rate of compensation increase	<b>4.00</b>	4.00
Medical cost increases	<b>4.5% to 9.0%</b>	4.5% to 10.0%



March 31, 2008

**5. Long-term Debt and Capital Lease Obligations**

	2008	2007
a. Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.22% per annum, blended monthly payments of \$30,000 for 15 years beginning February 1, 2005	\$ 3,224,000	\$ 3,415,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.64% per annum, blended monthly payments of \$43,000 for 10 years beginning May 1, 1998.	43,000	541,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.60% per annum, blended monthly payments of \$156,000 for 15 years beginning January 1, 2000.	10,505,000	11,754,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 6.37% per annum, blended monthly payments of \$109,000 for 15 years beginning September 1, 1999.	6,901,000	7,748,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 4.717% per annum, blended annual payments of \$1,681,000 for 4 years beginning March 31, 2007.	3,138,000	6,000,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 4.90% per annum, blended monthly payments of \$13,000 for 25 years beginning February 1, 2006.	2,193,000	2,244,000
Loan from Bank of Montreal, bearing interest at 5.11% per annum, blended monthly payments of \$64,000 for 10 years beginning April 30, 2008. Secured by assets of Ontera.	6,000,000	250,000
Construction advance from the Bank of Montreal, bearing interest at the bank's prime rate less .75%. Further advances will be made up to \$17,000,000 then converted to a fixed term loan, term not to exceed 10 years, bearing interest at bank cost of funds plus 40 basis points. Secured by assets of Ontera.	1,500,000	-
Vendor take back loan on an asset purchase that bears 0% interest, repayable over 8 years in accordance with the terms of the purchase agreement beginning December 1, 2000.	187,000	326,000
	33,691,000	32,278,000
<b>Less current portion</b>	4,712,000	4,509,000
	<b>\$ 28,979,000</b>	<b>\$ 27,796,000</b>

Payments required in the next five years and thereafter are as follows:

2008-2009	\$ 4,712,000
2009-2010	4,918,000
2010-2011	3,495,000
2011-2012	3,687,000
2012-2013	3,890,000
Thereafter	12,989,000
	<u>\$ 33,691,000</u>

## Notes to Consolidated Financial Statements

March 31, 2008

### 5. Long-term Debt and Capital Lease Obligations (continued)

	2008	2007
b. Capital lease bearing interest of 5.93% per annum, blended monthly payments of \$7,000 for 4 years beginning January 24, 2006	\$ 139,000	\$ 211,000
Capital lease bearing interest of 5% per annum, blended monthly payments of \$10,000 for 3 years beginning March 1, 2006.	108,000	219,000
Capital lease bearing interest of 10% per annum, blended monthly payments of \$11,000 for 2 years beginning November 27, 2005.	-	73,000
Capital lease bearing interest of 7% per annum, blended monthly payments of \$1,000 for 5 years beginning September 22, 2006.	55,000	65,000
	302,000	568,000
Less current portion	195,000	276,000
	<u>\$ 107,000</u>	<u>\$ 292,000</u>

Payments under capital leases included above are as follows:

2008-2009	\$ 207,000
2009-2010	76,000
2010-2011	13,000
2011-2012	25,000
Total minimum payments	321,000
Less: amount representing interest	19,000
Obligations under capital lease	<u>\$ 302,000</u>

**March 31, 2008**

## **6. Deferred Revenue**

Included in Deferred Revenue are the following two significant items:

In 2004, the Commission entered into a multi-year contract to refurbish commuter cars. Under the terms of the contract, the Commission received an advance from the customer of \$4,030,000 in 2005-2006 in addition to the \$2,627,000 received in 2004 to defray contract costs. An amount of \$2,265,000 (2007 - \$3,961,000) has been included as deferred revenue, of which \$370,000 relates to periods after March 31, 2009. The deferred revenue will be recognized based on the percentage of completion method. During 2008, \$1,696,000 (2007 - \$1,762,000) of the advance was recognized as revenue.

Hydro One has entered into a 20-year agreement for the use of the Commission's fibre optic cable, expiring in March 2022. The total contract value is \$1,380,000. The remaining balance of \$1,035,000 has been included as deferred revenue, of which \$966,000 relates to periods after March 31, 2009. The deferred revenue will be recognized on a straight line basis over the life of the agreement. During 2008 \$69,000 (2007 - \$69,000) was included as revenue.

## **7. Government Reimbursement**

In accordance with a Memorandum of Understanding between the Commission and the Ministry of Northern Development and Mines, certain operations of the Commission have been designated as non-commercial. The Commission and the Ministry have entered into annual contribution agreements which define the amount of compensation which the Province of Ontario would provide in each fiscal year.

A portion of the operating loss of the weekday passenger train service between North Bay and Toronto is reimbursed by the National Transportation Agency of Canada under Section 270 of the Railway Act. The federal government revoked the Railway Act during 1996 and replaced it with the Canada Transportation Act. An annual reimbursement of \$2,500,000 was received until the expiration of the agreement on March 31, 2008.

Details of Government reimbursement are as follows:

	2008	2007
<b>From Province of Ontario:</b>		
Rail - Passenger Service and Moosonee Branch	\$ 19,623,000	\$ 16,051,000
Marine Services (Moosonee)	44,000	49,000
	<b>19,667,000</b>	16,100,000
<b>From Transport Canada:</b>		
Current period's operations	2,500,000	2,500,000
	<b>\$ 22,167,000</b>	\$ 18,600,000

The Commission is dependent on these reimbursements to carry out its non-commercial operations.

## Notes to Consolidated Financial Statements

March 31, 2008

---

### 8. Telecommunications Revenue

The Commission's Telecommunications Division has telecommunications interconnection and traffic settlement agreements with Bell Canada that permits the two companies to exchange and settle on toll traffic and data circuits that traverse their respective networks. The Access Tariffs charged by Local Exchange Carriers are regularly reviewed by the CRTC and are not subject to any retroactive adjustments. In keeping with the Commission's accounting policy, any revenue or cost adjustments whether positive or negative are recognized in the year in which they become known and estimable.

---

### 9. Passenger Revenue

In compliance with the Travel Industry Act, the 2008 gross retail sales were \$766,000 (2007 - \$547,000) and the 2008 gross wholesale sales were \$41,000 (2007 - \$61,000).

---

### 10. Contingencies

#### a. Ontera Assets

O.N.Tel Inc. (operating as Ontera) has sustained losses from operations over the current and the past five periods (see Schedule 2). In response to the situation, management developed a business plan in 2007 that required a significant investment in Ontera's property, plant and equipment along with associated financing. The Province approved the plan in 2007 including the underlying capital investment component. Financing of \$7,500,000 from the Bank of Montreal to support the plan was obtained in the year (see Note 5a).

#### b. Statement of Claim

Various statements of claim have been issued against the Commission claiming damages. Damages, if any, cannot be estimated at this time and in any event the Commission is of the opinion that these claims would be unfounded or covered by insurance after application of a \$2,000,000 deductible. Should any loss result, it would be charged to operations when the amount is ascertained.

---

March 31, 2008

---

## **11. Commitments**

The Commission has contractual obligations on a number of operating leases for such items as rail cars, computer equipment, automotive equipment and other. It is management's opinion that in aggregate the annual cost of these leases is not significant to the Commission as a whole.

The Commission is also obligated to certain job guarantee agreements with a significant number of its unionized employees. To the extent of any actual claims under these agreements, the Commission would maintain provisions for such items. Due to the nature of these agreements, the maximum exposure for future payments may be material. However, such exposure cannot be reasonably determined and no provision has been made as at the year-end date.

---

## **12. Financial Instruments**

The Commission's financial instruments consist of cash and cash equivalents, accounts receivable, Self Insurance Fund, bank indebtedness, operating line of credit, accounts payable and accrued liabilities, long-term debt and, capital lease obligations.

### **Fair value**

The fair value of cash and cash equivalents, accounts receivable, Self Insurance Fund, bank indebtedness, operating line of credit, and accounts payable and accrued liabilities, are comparable to their carrying value due to their short-term maturity date. The fair value of long-term debt and capital lease obligations is approximately equal to its carrying value since the applicable interest rates are comparable to the market rates.

### **Credit risk**

The Commission operates in Canada. It performs on a continuing basis credit checks on its customers and maintains provisions for contingent credit losses which, once they materialize, are accounting to management's estimates.

### **Currency risk**

The Commission undertakes transactions denominated in United States dollars and as such is exposed to fluctuations in foreign exchange rates. The Commission generates revenues and incurs expenses in Canadian and United States dollars. The Commission does not use derivative instruments to reduce its exposure to foreign currency risk.

### **Interest rate risk**

The Commission manages its cash according to its operational needs. The Commission is exposed to interest rate cash flow risk to the extent that the credit facility has a floating rate of interest.

The Commission's long-term debts and capital lease obligations have fixed interest rates. Also, the Commission will repay its long-term debts and capital lease obligations at maturity. As a result, management is of the opinion that the risks associated with long-term debt and capital lease obligations are minimal.

---

March 31, 2008

---

### 13. Contribution by the Province of Ontario

In 2008, the Province of Ontario contributed \$17,400,000 as an equity investment without operating restrictions. It has been the practice of the Commission to classify transactions of this nature as investment by the Province of Ontario.

---

### 14. Related Party Transactions

During the period, the Commission charged the ONTC Contributory Pension Fund \$166,000 (2007 - \$177,000) for financial and administrative support.

---

### 15. Economic Dependence

During 2008, the Rail Services Division derived 83% (2007 - 35%) of its revenue from three major customers.

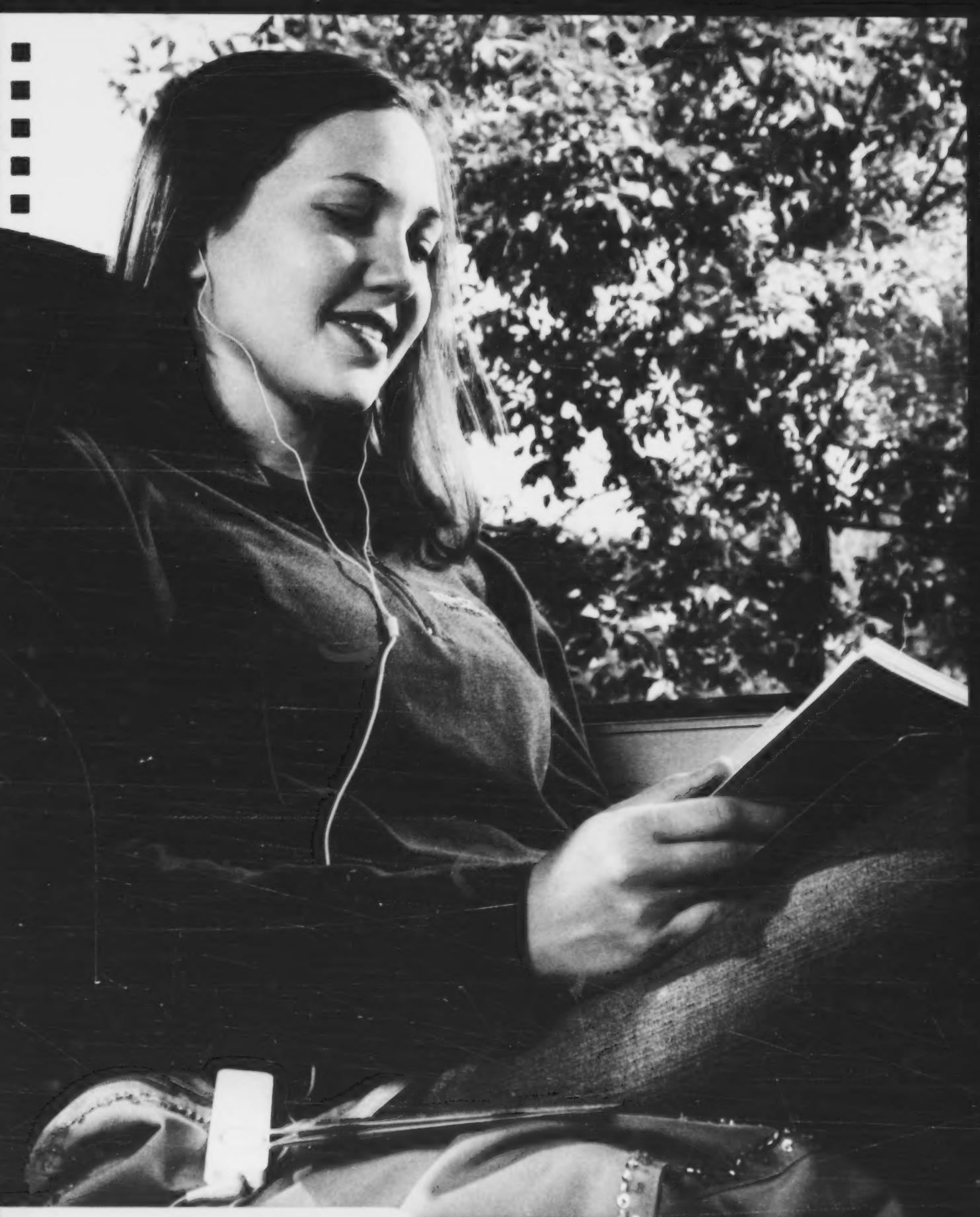
---

### 16. Comparative Figures

Prior year's figures have been reclassified where necessary to conform to current year's presentation.

---





# La Commission de transport Ontario Northland



Rapport annuel 2007 – 2008

## **»»» Ontario Northland**

La Commission de transport Ontario Northland  
555 Oak Street East  
North Bay, Ontario  
P1B 8L3

1.705.472.4500 ou 1.800.363.7512  
[info@ontc.on.ca](mailto:info@ontc.on.ca)  
[www.OntarioNorthland.ca](http://www.OntarioNorthland.ca)

## Table des matières

Aperçu de l'entreprise .....	1
Message du président du Conseil d'administration .....	3
Gouvernance de l'entreprise .....	5
Les Services généraux .....	11
Les Services de télécommunications Ontera .....	13
Les Services voyageurs .....	17
Les Services ferroviaires .....	21
Les Services de remise à neuf .....	25
Les états financiers .....	28
Résumé de la situation financière .....	28
Responsabilité de la direction .....	29
Rapport du vérificateur .....	30
Bilan consolidé .....	31
Sommaire des principales conventions comptables .....	38

Fondée en 1902, la Commission de transport Ontario Northland (Ontario Northland), une entreprise opérationnelle de la province de l'Ontario, est un chef de file renommé de la promotion d'une croissance économique durable dans le Nord grâce à la création et à l'exploitation de solutions de transport et de télécommunications innovantes.

### Nos services

Située à North Bay et exploitée principalement dans le nord-est de l'Ontario, Ontario Northland offre les services non commerciaux (mandatés par la province) suivants :

- le Northlander (service ferroviaire voyageurs entre Cochrane et Toronto);
- le Polar Bear Express (service ferroviaire voyageurs entre Cochrane et Moosonee, et forfaits d'excursions touristiques pendant les mois d'été);
- des services de transport des marchandises entre Cochrane et Moosonee; et
- le chaland de Moosonee (transport de marchandises entre Moosonee et l'île de Moose Factory).

Ses services commerciaux comprennent ce qui suit :

- les services de télécommunications Ontera;
- les Services de transport ferroviaire de marchandises;
- les Services de remise à neuf;
- les services réguliers et nolisés d'autobus interurbains et de messageries par autocar; et
- le Dream Catcher Express (train d'excursion automnale entre North Bay et Temagami).

Notre entreprise est fière d'employer plus de 1 000 personnes vivant et travaillant dans le Nord de l'Ontario et dans le nord-ouest du Québec.

### Notre vision

#### La prospérité dans le Nord grâce à des collectivités branchées

Si nous avons choisi l'énoncé de mission : « La prospérité dans le Nord grâce à des collectivités branchées », c'est parce qu'il résume les activités et la raison d'être d'Ontario Northland. Nous raccordons, en effet, de plusieurs façons les collectivités que nous desservons. Ce sont ces efforts qui nous permettent de rehausser la qualité de la vie des gens du Nord, tout en accroissant la prospérité dans ces régions. Notre rôle est tout aussi important de nos jours et dans un avenir prévisible qu'il l'a toujours été.

### Notre mission

Nous réaliserons notre mission de brancher les collectivités et d'accroître la prospérité dans le Nord en s'associant avec la province, les collectivités et les entreprises en vue d'assurer la prestation de services de transports et de télécommunications sécuritaires, fiables et écologiques, selon des normes de qualité rigoureuses. Nous exécuterons notre mandat et nous acquitterons de notre engagement envers la province de démontrer notre valeur grâce au développement économique, à la rentabilité financière et aux services supérieurs que nous offrirons avec la participation de notre main-d'œuvre dédiée et qualifiée.

### Nos valeurs

- L'accent sur le client •
- Équipe/environnement de travail dynamique •
- La sécurité • L'apprentissage permanent (L'innovation) •

C'est en choisissant de miser sur de telles valeurs que le personnel d'Ontario Northland s'engage à aider l'entreprise à raccorder les collectivités du Nord et à en assurer la prospérité.

### Coup d'œil sur Ontario Northland

Ontario Northland offre des services et solutions de **transport et de télécommunications** aux résidents et entreprises du Nord de l'Ontario :

Recettes de **140 millions de \$** (en 2007-2008)

**Notre personnel, composé de plus de 1 000 employés** vit et travaille dans le Nord de l'Ontario

Notre entreprise contribue à la **richesse économique et sociale** de plus de 50 collectivités du nord et du centre de l'Ontario. Elle joue un rôle de **premier plan** au sein d'une région dont la population et l'économie axée sur l'industrie forestière sont en baisse.





### La prospérité dans le Nord grâce à des collectivités branchées

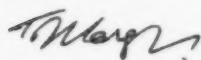
Nous avons achevé, cette année, le plan stratégique d'Ontario Northland et avons choisi les cinq mots suivants à titre d'énoncé de vision; cinq mots qui en disent long sur ce que nous faisons maintenant, sur les raisons qui font que notre contribution dans la région est si précieuse et sur le rôle que nous devons jouer à l'avenir. Nos services de télécommunications et de transport raccordent entre elles, ainsi qu'au monde entier, les vastes étendues de populations du Nord. Nous raccordons une grande partie des plus importants employeurs du Nord à leurs clients et à leurs fournisseurs. Le lancement de nos services et les améliorations que nous y avons apportées donnent lieu, depuis plus de cent ans, à la prospérité et au développement. La seule manière d'aider le Nord à concurrencer est de lui offrir des services efficaces et performants. Dès que l'on songe à l'avenir, le rôle d'Ontario Northland se révèle encore plus important. Alors que notre société se penche de plus en plus sur l'environnement et les émissions de gaz à effets de serre, l'influence d'Ontario Northland prend de l'ampleur. La réussite du Nord dépend de la capacité d'Ontario Northland d'élargir ses services de transport ferroviaire et en autocar (dépassant son territoire et ses produits habituels), et même les services de télécommunications offerts par Ontera. Notre rôle dans le Nord s'avère encore plus important en raison du déclin de la population et de l'économie. La prospérité dans le Nord se traduit en prospérité pour Ontario Northland, et même pour la province tout entière.

En 2007 - 2008, alors que ses efforts pour atteindre la viabilité sur le plan financier avançaient à grands pas, Ontario Northland continuait de fournir son apport considérable à la structure sociale et économique du Nord de l'Ontario. Les mesures entreprises pour accroître la profitabilité ont considérablement évolué, et ce, tant au sein de notre division de remise à neuf qu'au sein d'Ontera, notre division des télécommunications. Nous avons de plus apporté d'énormes améliorations à nos Services ferroviaires voyageurs entre Cochrane et Moosonee en augmentant la fréquence des trains de voyageurs et en dissociant nos services ferroviaires voyageurs de nos services de transport des marchandises.

Par la même occasion, nous avons dû faire face à plusieurs nouveaux défis. La crise que vit actuellement l'industrie forestière, ainsi que l'augmentation du coût du pétrole, ont eu grandement incidence sur les recettes de notre division du transport des marchandises. L'arrêt de travail de dix semaines qu'a subi notre Service de transport en autocar l'automne dernier a eu une influence négative sur ses bénéfices nets de sorte qu'il s'affaire actuellement à renouer des liens avec les voyageurs et à en augmenter le nombre.

Alors que nous allons de l'avant vers la réalisation de nos plans d'entreprise et stratégiques pluriannuels, lesquels visent la viabilité future de l'entreprise, nous multiplions nos efforts en vue d'atteindre des résultats financiers positifs. Pour l'année se terminant le 31 mars 2008, Ontario Northland a subi des pertes de l'ordre de 15,6 millions de dollars. L'entreprise a enregistré des baisses sur le plan des recettes d'exploitation, tandis que les dépenses d'exploitation ont connu une hausse et les dépenses hors exploitation sont demeurées plutôt stables. En contemplant l'avenir, notre attention se porte entièrement sur « la prospérité dans le Nord grâce à des collectivités branchées ». Nous sommes toujours engagés envers notre mandat de raccorder le Nord par la prestation de solutions de transport et de télécommunications et envers le rôle que nous jouons par rapport à la prospérité de cette région.

Sincèrement,



Ted Hargreaves  
Président du Conseil d'administration



Ontario Northland est une entreprise opérationnelle du gouvernement de l'Ontario. Une entreprise opérationnelle se définit comme étant une agence du gouvernement qui « vend au grand public des biens et services selon une approche commerciale (laquelle comprend, sans s'y limiter, une approche concurrentielle face au secteur privé) ».

L'exploitation d'Ontario Northland est régie par la Loi sur la Commission de transport Ontario Northland, sous la responsabilité du ministre du Développement du Nord et des Mines. Adoptée en 1902, cette loi a été révisée la dernière fois en 2006.

Ontario Northland est également régie par un PE (Protocole d'entente), lequel a été mis à jour la dernière fois en 2007. Ce PE a pour but de définir les liens de responsabilité entre la Commission de transport Ontario Northland et le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM) et plus précisément, les responsabilités du ministre, du sous-ministre, du président du Conseil d'administration de la Commission de transport Ontario Northland, du Conseil d'administration et du chef de la direction, telles que décrites dans le PE.

### Notre mandat

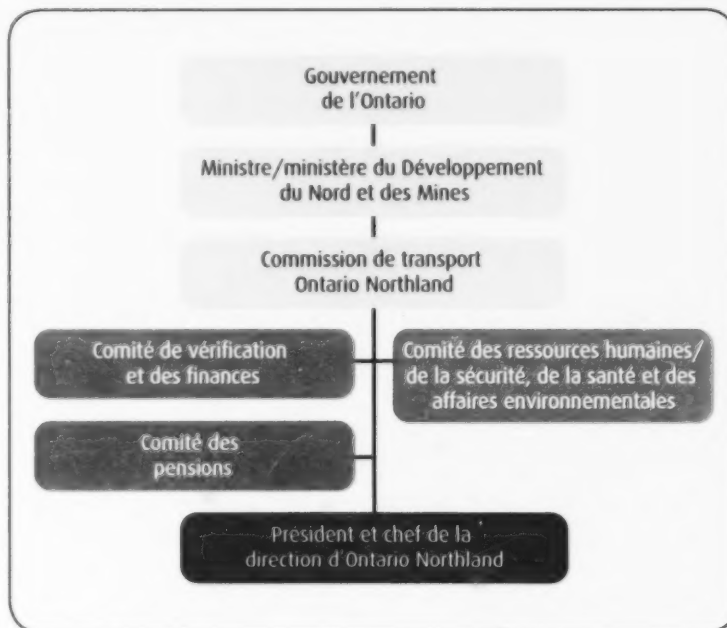
Notre mandat consiste à fournir des services de transport et de télécommunications efficaces dans le Nord de l'Ontario, tel que prescrit dans les directives du gouvernement de l'Ontario transmises par le ministre du Développement du Nord et des Mines :

- a) offrir les services d'Ontario Northland afin de soutenir et de favoriser le développement économique, la création d'emplois et la viabilité des collectivités du nord-est de l'Ontario;
- b) faire en sorte que ces services soutiennent, favorisent et rehaussent le maillage et le regroupement coopératif parmi les collectivités de la région, et celles du nord-est de l'Ontario et des autres régions;
- c) offrir des services de transport et de télécommunications concurrentiels sur le plan du prix, étant sécuritaires, fiables et soucieux de la clientèle, des résidents et des entreprises du Nord de l'Ontario; et
- d) offrir, d'une manière efficiente sur le plan financier, des services performants en vue d'améliorer la récupération des coûts et l'autosuffisance.

### Structure hiérarchique

Le président et chef de la direction de l'entreprise travaille sous l'autorité de la Commission de transport Ontario Northland, laquelle est constituée du président du Conseil d'administration et de neuf membres, chacun étant nommé par la province de l'Ontario.

Pour sa part, la Commission œuvre sous les ordres du ministère du Développement du Nord et des Mines et de son ministre, lesquels supervisent l'entreprise au nom de la province de l'Ontario.



## Les membres de la Commission

### Le président du Conseil d'administration



**Ted Hargreaves, North Bay**

(du 27 avril 2004 au 26 avril 2007; du 21 avril 2007 au 20 avril 2009)

Monsieur Hargreaves est associé chez BDO Dunwoody LLP à North Bay et Sudbury. Il préside également le Comité des finances de la paroisse Pro Cathedral en plus d'être trésorier fondateur de la North Bay Soup Kitchen. Il est de plus membre du Cabinet de campagne et coprésident du Comité des collectes de fonds spéciales de l'Hôpital Général de North Bay. Monsieur Hargreaves a en outre été membre de plusieurs autres conseils et comités professionnels et communautaires et il vient d'achever un mandat de membre du Conseil des gouverneurs du collège Canadore de North Bay. Il agit actuellement à titre de président de la Commission et de membre actif du Comité de la vérification et des finances.

### Les commissaires



**Dan Belisle, Cochrane**

(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007)

Monsieur Belisle est le vice-président et directeur général de Belisle Trac Sales Ltd. En plus de gérer cette entreprise familiale, il est chargé des activités quotidiennes d'un établissement concessionnaire Chrysler et Arctic Cat. Occupant actuellement le poste de président du Conseil d'administration de Cochrane Railway et du Pioneer Museum de Cochrane, il a agi, par le passé, à titre de commissaire et de président du Conseil d'administration de la Cochrane Public Utilities Commission, de président de la Cochrane Minor Hockey Association et de membre-cadre du Cochrane Board of Trade. Monsieur Belisle a également joué un rôle de membre actif du Comité de la vérification et des finances de la Commission et du Comité des pensions.



**René Fontaine, Hearst**

(du 25 août 2004 au 24 août 2007)

Monsieur Fontaine est présentement conseiller à la Tembec Inc. Il a également rempli les fonctions de député provincial dans Cochrane nord, ainsi que de maire et conseiller de la Municipalité de Hearst. Occupant par le passé les rôles de président et de membre fondateur au sein de maintes organisations, il a été copropriétaire d'une usine de bois de sciage de résineux pendant plusieurs années. Il a en outre été membre actif du Comité des ressources humaines/de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales de la Commission.



**Carson Fougère, North Bay**

(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007; du 5 juillet 2007 au 4 juillet 2010)

Maintenant à la retraite, monsieur Fougère a été surintendant principal et commandant de région de la Police provinciale de l'Ontario - Quartier général de la région du nord-est à North Bay. Il occupe le poste de directeur du Comité provincial de l'Ontario de la Ligue des cadets de l'air du Canada et dirige le Northern Ontario Gliding Centre de North Bay. Il préside au conseil d'administration de la section du nord-est de l'Ontario de D.A.R.E. (sensibilisation aux dangers de la drogue et de l'alcool) en plus d'enseigner à mi-temps à titre de professeur adjoint du Programme spécialisé en justice pénale de l'Université de Nipissing. M. Fougère est président du Comité des pensions de la Commission.



**Mathilde Gravelle Bazinet, North Bay**

(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007; du 5 juillet 2007 au 4 juillet 2010)

À titre de membre Barreau du Haut-Canada, madame Gravelle Bazinet a embrassé la profession juridique après une carrière fructueuse de 20 ans dans le domaine de l'enseignement infirmier et de la haute administration des soins de santé au niveau des collèges communautaires et des universités, ainsi que dans la fonction publique provinciale et fédérale. Elle a également siégé à plusieurs comités professionnels, conseils et commissions. En juin 2005, madame Bazinet a été nommée présidente fondatrice du Réseau local d'intégration des services de santé (RLISS) du nord-est pour le ministère de la Santé et des Soins de longue durée. Auteure de plusieurs publications dans le domaine de la résolution de conflits, de la gestion des soins de santé et des services d'urgence, madame Bazinet participe activement au Comité des ressources humaines/de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales de la Commission.



**Margaret Hague, Spring Bay**

(July 5, 2004 to July 4, 2007; July 5, 2007 to July 4, 2010)

Madame Hague a enseigné en milieu scolaire en Ontario, en Allemagne et en Colombie-Britannique. Elle a été directrice générale de la société LAMBAC, une société d'aide au développement des collectivités. À titre de membre fondatrice de plusieurs organismes un peu partout en Ontario, dont le Réseau de développement du nord-est, la Manitoulin Trade Fair Association et divers comités de la région de LaCloche Manitoulin, madame Hague a également joué le rôle de conseillère de la Municipalité de Gore Bay et de présidente du Conseil du Gore Bay Non-Profit Housing. Elle siège présentement au Comité des ressources humaines/de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales de la Commission.



**Randy Kapashesit,  
Moose Factory**

(du 3 novembre 2004 au 2 novembre 2007; du 3 novembre 2007 au 2 novembre 2008)

Monsieur Kapashesit est chef du Conseil MoCreebec de la Nation crie depuis 1987. Il a également occupé les postes de coordonnateur du Cree Village Ecolodge et du programme Weeneebayko de la Queen's University, ainsi que de celui de conseiller du Programme de médecine traditionnelle de l'hôpital général de Weeneebayko. Au sein du secteur communautaire, monsieur Kapashesit a été président de la Weeneebayko Eeyou Association (un organisme de charité) et président par intérim du Conseil d'administration du Cree Village Ecolodge à Moose Factory. Il siège de plus au conseil du réseau local d'intégration des services de santé du Nord-Est (RLISS) du ministère de la Santé et des Soins de longue durée. Monsieur Kapashesit est un membre actif du Comité des ressources humaines/de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales de la Commission.





### **David Plourde, Kapuskasing**

(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007; du 5 juillet 2007 au 4 juillet 2010)

Monsieur Plourde est un travailleur autonome qui possède et exploite une entreprise de rembourrage, de réparation de meubles et de fabrication de produits marins. Conseiller municipal à Kapuskasing depuis quatorze ans, il est actuellement président du Comité permanent des loisirs et de la culture et membre du Comité permanent des travaux publics. Il préside en outre le Comité des loisirs des citoyens de Kapuskasing, au Comité d'embellissement, à l'Autorité du logement du Conseil d'administration des services sociaux du district de Cochrane, au Conseil de gestion du site d'enfouissement de Kapuskasing-Moonbeam, ainsi qu'au Conseil de la Bibliothèque de Kapuskasing et ses comités de la bibliothèque et des travaux publics. Il est également président du club de hockey midget Agrium AAA Flyers et vice-président de la Fondation pour enfants du Couloir Nord. Ayant de plus agi à titre de président et membre fondateur d'une foule d'autres organismes, monsieur Plourde joue un rôle actif en tant que membre du Comité de la vérification et des finances de la Commission.



### **Donavon Porter, Haileybury**

(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007; du 5 juillet 2007 au 4 juillet 2010)

Désormais à la retraite, monsieur Porter a occupé le poste de directeur d'école au sein du Conseil scolaire de district du nord-est de l'Ontario. Avant de prendre sa retraite, il a été directeur des écoles publiques de Cobalt et de Temagami et directeur adjoint de l'école publique de New Liskeard. Ayant enseigné à divers niveaux scolaires, il a été engagé dans plusieurs affectations spéciales dans des écoles de la région sud du conseil. À titre de membre de l'Ontario Principals' Council, monsieur Porter siège au comité exécutif local de l'OPC. Il est membre de l'Ordre des enseignantes et des enseignants de l'Ontario et ancien membre de la Fédération des enseignantes et des enseignants des écoles publiques de l'Ontario et de la Fédération des enseignantes et des enseignants de l'élémentaire de l'Ontario. Grand amateur de plein air et de pêche, il fait aussi du bénévolat au musée local, ainsi qu'auprès des aînés, les aidant à résoudre leurs problèmes de logiciels et leur apprenant de nouvelles applications informatiques. Monsieur Porter est membre actif du Comité des ressources humaines/de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales de la Commission.



### **Lad Shaba, Kirkland Lake**

(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007; du 5 juillet 2007 au 4 juillet 2010)

Monsieur Shaba est professeur en technologie du génie civil au Northern College de Timmins, où il est également coordonnateur des programmes Gestion de la construction civile et d'Inspection des bâtiments. Monsieur Shaba a été membre du Conseil des gouverneurs du Northern College à titre de représentant des enseignants pendant six ans et il siège présentement au syndicat des professeurs. Ayant également agi à titre de président du Conseil de la Timiskaming Housing Authority, il est membre du Comité provincial (ministère de la Formation, des Collèges et des Universités) sur les normes et l'agrément des programmes en technologie du génie civil, en génie de la construction ainsi qu'en technologie et en techniques des levés. Membre fondateur de la fondation du Club de soccer mineur de Kirkland Lake, il a en outre été président de Soccer North. Ingénieur de profession, spécialisé dans les domaines géotechniques et de la conception des structures, monsieur Shaba détient une licence de la province de l'Ontario. Il est copropriétaire et chef de la direction de Shaba Engineering Materials Testing Services, de Kirkland Lake et il préside également au Comité de la vérification et des finances de la Commission.



### Les comités de la Commission

La Commission compte trois comités permanents, dont :

- **Le Comité de la vérification et des finances**

Le Comité de la vérification et des finances est chargé de veiller à ce que la Commission dispose de contrôles et de comptes rendus adéquats en matière de vérification, de finances et de risques matériels.

**Président :** Lad Shaba

**Membres :** Dan Belisle, Ted Hargreaves, David Plourde

- **Le Comité des ressources humaines / de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales**

Le Comité des ressources humaines / de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales doit offrir de l'aide et présenter des recommandations en matière de politiques au nom de la Commission lors de questions traitant des ressources humaines, de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales.

**Présidente :** Margaret Hague

**Membres :** Mathilde Bazinet, René Fontaine, Randy Kapashesit, Donavon Porter

- **Le Comité des pensions**

Le Comité des pensions est autorisé, au nom de la Commission, à gouverner, à gérer et à exploiter le régime de retraite contributif et les biens correspondants de la Commission de transport Ontario Northland.

**Président :** Carson Fougère

**Membres :** Mathilde Bazinet, Dan Belisle, Donavon Porter

### Les principaux administrateurs

Steve Carmichael : président et chef de la direction

Grant Bailey : vice-président des Services ferroviaires (jusqu'au 16 juillet 2007)

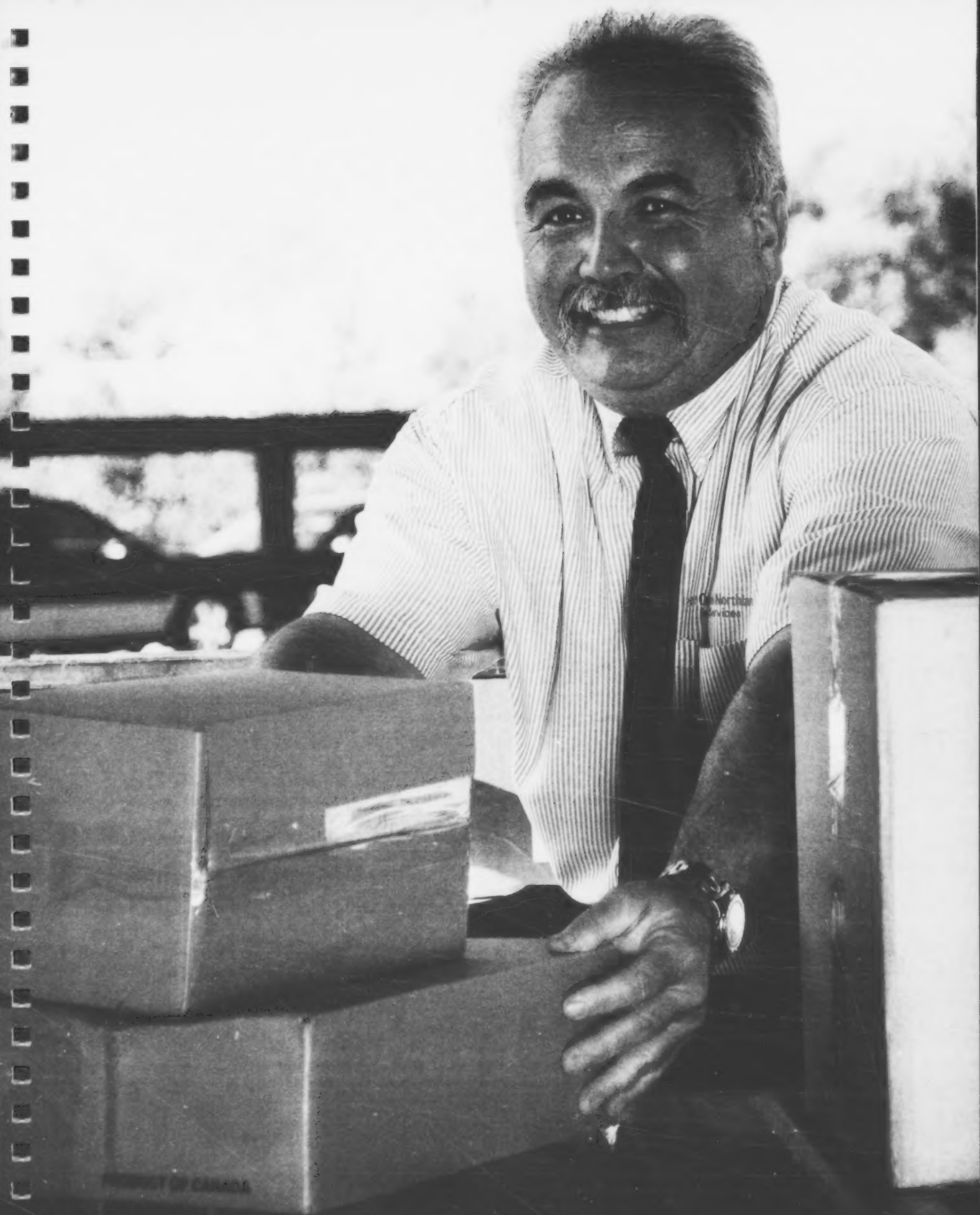
Kevin Donnelly : vice-président, Finances et Administration

Randy Evers : vice-président des Services ferroviaires (nommé le 5 septembre 2007)

Paul Goulet : vice-président et directeur général d'Ontera

Cheryl Sutton : vice-présidente des Services aux voyageurs

Russ Thompson : avocat



## Les services généraux

La division des Services généraux d'Ontario Northland est constituée de divers départements chargés d'offrir aux intervenants internes et externes de l'entreprise des services et du soutien centralisés dans les domaines suivants :

Immobilier de l'entreprise	Technologies informatiques	Gestion des immeubles
Finances	Juridique	Relations publiques
Santé et sécurité	Commercialisation	Achats
Ressources humaines	Planification	Gestion des risques

### Les réussites

- **Gestion des risques**

La gestion des risques s'inscrit parmi les compétences fondamentales de toute entreprise et de son personnel. Pour optimiser les opportunités et contrôler les menaces auxquelles font face les entreprises, diverses méthodes et divers outils de gestion des risques s'avèrent utiles lors de la planification, des présentations de l'information sur le rendement et de la mise en œuvre de démarches et de programmes pratiques. Un Bureau de gestion du risque a été créé en octobre 2007 pour coordonner le développement et la mise en œuvre intégrale d'un programme de gestion des risques dans l'ensemble d'Ontario Northland. Ce bureau étudiera à la fois l'efficacité opérationnelle et il soulignera les risques importants, les domaines à améliorer, les mesures de rendement et les directives nécessaires au classement par ordre de priorité des risques et à l'élaboration de plans d'action.

- **Planification d'entreprise**

Au cours de l'an dernier, la Commission a créé un plan d'entreprise stratégique réparti sur cinq ans. Elle a de plus élaboré un nouveau modèle de plan d'entreprise, lequel sera mis en œuvre en 2010. La Commission a en outre mis ses efforts sur le développement d'outils formels d'évaluation de son efficacité, ainsi que sur la création de paramètres et de plans de travail annuels pour chacun de ses trois sous-comités, notamment la Vérification et les finances, les Pensions, les Ressources humaines/la sécurité, la santé et les affaires environnementales. La Commission a enfin élaboré des mesures de rendement pour chaque division.

- **Santé et sécurité**

Nous avons poursuivi cette année nos efforts proactifs de promotion de la santé et de la sécurité en milieu de travail, misant nos efforts sur la composante clé de notre programme : l'éducation et la formation. Nos Comités de la santé et de la sécurité en milieu de travail, lesquels jouent un rôle intégrant au sein de notre programme, ont reçu des mises à jour sur les modifications apportées à notre système de gestion de la sécurité. Ils se sont concentrés sur l'évaluation, l'identification et la prévention des risques. En termes de blessures, les statistiques démontrent une augmentation des foulures et des déchirures, tandis que la réduction du nombre des absences de travail témoigne du succès de notre initiative de retour anticipé au travail.

- **Sondage sur les communications internes et sur l'engagement du personnel**

Au cours de l'été 2007, nous avons animé notre premier sondage sur les communications internes et sur l'engagement du personnel. Ce sondage nous a permis d'en apprendre davantage sur l'opinion du personnel face à l'entreprise et à leur travail, et d'obtenir des commentaires sur les communications de l'entreprise. Quelque 40 % du personnel a répondu au sondage et a pris le temps de partager son point de vue, d'offrir des commentaires tant positifs que négatifs et de suggérer des améliorations. Les communications efficaces et le moral positif du personnel sont essentiels à une exploitation transparente et à la réussite de notre entreprise. Ainsi, les commentaires reçus s'avèrent inestimables si nous voulons savoir où miser nos efforts d'amélioration. Parmi les rejaillissements concluants de ce sondage, on compte l'introduction d'une « Mise à jour du président » périodique servant à fournir au personnel plus d'informations sur l'entreprise et ses résultats opérationnels et financiers.

- **Service de la Commercialisation et des communications de l'entreprise**

En été 2007, l'ensemble des fonctions de commercialisation et de communication dans toutes les divisions a été centralisé en vue de réaliser des profits et des économies d'échelle, et pour que nos messages et notre stratégie de marque soient plus cohérents.

- **Économie d'énergie**

Novembre 2007 a vu la création d'un comité interdivisions ayant pour but d'étudier les opportunités d'économiser de l'énergie dans tous les secteurs d'Ontario Northland. En mars 2008, ce comité a publié un rapport interne traitant principalement du besoin d'instituer une « culture de conservation » et offrant les recommandations pertinentes en ce sens.

## Les défis

- **Mesures de réduction des coûts**

Les revers de l'industrie forestière ont engendré la fermeture temporaire ou une réduction de la production dans plusieurs scieries clientes du nord-est de l'Ontario. Nos recettes en transport des marchandises ont été considérablement touchées par cette crise, accusant une baisse par rapport au budget et nous obligeant à mettre en œuvre des mesures de réduction des coûts dans l'ensemble de l'entreprise.

- **Augmentation des profits**

Nous avons poursuivi nos efforts en vue d'accroître les profits au sein de nos opérations et soutenir nos divisions opérationnelles dans leurs efforts de répondre aux besoins de notre clientèle du Nord.

- **Les communications**

Ontario Northland est fière de compter plus de 1 000 employés et employées vivant et travaillant dans des collectivités de l'ensemble du Nord de l'Ontario. Bien que notre personnel constitue de loin notre atout le plus précieux, nous devons poursuivre nos efforts en vue de communiquer efficacement étant donné la diversité des rôles et des responsabilités de notre personnel, ainsi que l'étendue géographique même de notre entreprise. Le sondage sur les communications internes et sur l'engagement du personnel nous a permis de recevoir des commentaires et des idées pouvant nous aider à redoubler nos efforts de communication.



## Les services de télécommunications Ontera

À titre d'entreprise de télécommunications entièrement intégrée, Ontera offre une vaste gamme de solutions de télécommunication et Internet dont des services interurbains, de transmission voix-données, Internet et TI (technologie de l'information), et ce, d'un bout à l'autre du Nord de l'Ontario.

Au cours des dernières années, nous avons misé de nouveau nos efforts sur l'ingénierie afin d'offrir une structure de télécommunications solide dont pourront bénéficier les résidents, les entreprises, le secteur public et les entreprises de télécommunications clientes du Nord.

### Les réussites

- **30 000 de clients des services de télécommunications dans le Nord de l'Ontario**

Nous offrons des services de télécommunications, axés sur le Nord, à plus de 30 000 clients des secteurs résidentiels, commerciaux, publics, ainsi qu'aux entreprises de télécommunications clientes situées principalement dans les collectivités du Nord de l'Ontario.

- **Investissements en infrastructures**

Nous avons, au cours de l'an dernier, investi considérablement dans nos infrastructures, obtenant du financement de l'ordre de 17 millions de \$ en novembre 2007. Cela nous a permis de procéder aux améliorations à nos infrastructures, de devenir l'entreprise de télécommunications de choix en termes d'accès d'un bout à l'autre du nord-est de l'Ontario et de rétablir l'équilibre entre les recettes provenant de l'entreprise de télécommunications et du commerce de gros. L'expansion au sein de notre territoire habituel et l'achèvement des travaux de raccordement au nœud concentrateur canadien de Toronto auront pour effet de consolider les interfaces interréseaux au sein de nos principaux marchés de prestation de services.

- **Solutions adaptées au secteur public**

Ontera est le fournisseur de services de choix dans huit municipalités, huit conseils scolaires régionaux et six établissements d'enseignement postsecondaire. De plus, dans le cadre de son association avec le projet OPS NAS (projet servant à fournir et à gérer un réseau de télécommunications dans l'ensemble de l'Ontario) du gouvernement de l'Ontario, Ontera a achevé, au nom de Telus, la mise en œuvre de 140 installations de télécommunications centrales dans le nord-est de l'Ontario. Le réseau fédérateur d'Ontera subit actuellement d'autres améliorations visant le munir en entier de capacités de calibre transporteur en vue de cet important projet de mise en œuvre d'un réseau étendu (WAN). À mesure qu'Ontera tend à se définir en tant que « passerelle vers le Nord », ces apports technologiques de pointe seront bénéfiques lors de projets futurs et à l'ensemble du nord-est de l'Ontario.





- **Les soins de santé**

L'Agence des systèmes intelligents pour la santé (ASIS), Hydro One Telecom (HOT) et Ontera, des entreprises opérationnelles du gouvernement de l'Ontario, se sont réunies pour former un modèle d'approvisionnement de services interagences unique afin de répondre aux besoins en télécommunications de l'ASIS et de la communauté médicale de l'Ontario. À l'heure actuelle, Ontera fournit le service dans plus de 45 installations du nord-est de l'Ontario. Le développement d'un site à Parry Sound et dans diverses collectivités le long de l'autoroute 17 Ouest tire à sa fin. La phase deux du projet comprend l'installation systématique d'une infrastructure sans fil dans des emplacements distants afin de satisfaire à la demande de l'ASIS.

- **L'accès à large bande**

Ontera se classe parmi les premiers fournisseurs de services Internet du nord-est de l'Ontario. Ses contributions se multiplient grâce à l'expansion de ses services sans fil fixes et de ses lignes d'abonné numérique (DSL), laquelle a été réalisée conjointement avec ses associés des réseaux communautaires NEOnet et Blue Sky Economic Growth Corporation. Ontera compte fournir l'accès commercial et en gros à ce réseau élargi, offrant ainsi à la clientèle un choix complet de fournisseurs de services. Cette approche libre-service technologique d'Ontera lui permettra d'offrir aux clients résidentiels et aux petites entreprises des services pouvant satisfaire à leurs exigences particulières.

- **Les services téléphoniques**

Nous avons mis en œuvre un commutateur logiciel pour nous permettre d'offrir des services téléphoniques locaux à notre clientèle résidentielle et commerciale, ainsi à d'autres entreprises de télécommunications, et ce, de la manière traditionnelle par rapport à une plate-forme de services sur IP. Cet investissement nous permettra en outre d'offrir à notre clientèle des services téléphoniques perfectionnés, d'une qualité et d'une efficacité accrues et à moindre coût.

- **Keewaytinoo Olimakanak (K-Net Services)**

K-Net Services et Ontera se sont affairés à l'extension des services réseau dans plusieurs collectivités et centres de soins de santé des Premières nations. Notre association prend de l'ampleur grâce à l'ajout, tous les trois mois, de nouvelles installations Télésanté et d'accès à Internet.

- **Structure et procédés internes**

Nous faisons nos efforts, depuis plus de deux ans, à consolider notre structure et nos procédés internes. Nous avons récemment fait le nécessaire pour que les personnes compétentes occupent les postes appropriés. Dans ce but, nous nous sommes réorganisés afin de tirer profit des forces de chacun des membres de l'équipe Ontera. De plus, le lancement de notre BGP (Bureau de gestion de projet), lequel est désormais entièrement rodé et assume une charge de plus de 50 projets et commandes majeures, a donné lieu à une zone d'influence considérable. En adoptant les méthodologies prescrites au PMBoK (organisme chargé de faire en sorte que les gestionnaires de projets œuvrent dans les limites des règlements), la participation d'Ontera au BGP s'étend de la planification à l'aboutissement de projets et de commandes, visant ainsi garantir une utilisation optimale des ressources tout en tenant compte des contraintes de coûts, de portée, de temps et de qualité.

## **Les défis**

- **Le vieillissement des infrastructures**

L'industrie des télécommunications évolue rapidement et de nouvelles technologies naissent tous les jours. Une grande partie de l'infrastructure d'Ontera vieillit et n'est plus considérée comme étant « à la fine pointe de la technologie ». Si nous comptons répondre efficacement aux besoins de notre clientèle du nord et satisfaire aux exigences de notre commerce croissant d'entreprises de télécommunications du nord-est de l'Ontario, il est essentiel que nous investissions dans des équipements et de la technologie. Ayant obtenu du financement de l'ordre de 17 millions de \$, nous devrions pouvoir investir considérablement dans nos infrastructures et faire le nécessaire pour régler ce problème.





## • Interruption du service dans le réseau de télécommunications

En juillet 2007, il s'est produit une interruption du service au sein de notre réseau de télécommunications ayant incidence sur les collectivités au nord de Marten River et celles entre Hearst et la frontière de l'Ontario et du Québec. Cette interruption touchait le service téléphonique local et interurbain, une partie du service téléphonique cellulaire et des services Internet/de transmission de données. Cette rupture au sein de notre réseau de câbles en fibres optiques était le fruit d'activités criminelles. Malgré le fait que le service a été rétabli le jour même, cette panne néanmoins attiré notre attention sur la nécessité d'un réseau diversifié ou redondant dans le Nord de l'Ontario.

## • La diversité

Nous devons diversifier notre topologie de réseau si nous voulons protéger nos services de télécommunications essentiels dans le Nord de l'Ontario. Nous entendons par « diversifier » la création d'un réseau autorégénérateur, lequel pourra garantir la circulation fiable et continue des transmissions voix-données pendant les pannes de réseau. La mise en œuvre d'une telle topologie de réseau en « anneau » servirait à éliminer, dans les endroits stratégiques du nord-est de l'Ontario, les points de défaillance uniques actuels de la configuration linéaire du réseau. Ainsi, les établissements, les entreprises et les clients résidentiels et les entreprises de télécommunications du Nord pourront profiter d'une infrastructure de réseau fortifiée pouvant protéger leurs services de télécommunications essentiels au sein de la zone de couverture en « anneau » d'Ontera.

## • Pour être profitable

Nous devons redevenir profitables si nous voulons, à long terme, augmenter nos chances de réussite et notre potentiel. Au cours des mois derniers, nous avons enregistré des profits, mesurés selon les gains acquis avant les intérêts, la dépréciation et l'amortissement (EBIDA). Ceci provient d'activités de projets importants à des mesures de compression des coûts et de transformations internes axées sur un équilibre accru des recettes de l'entreprises de télécommunications et du commerce de gros. Ontera continuera d'exercer des pressions en vue de hâter la mise en œuvre des diverses activités de transformation commerciale, lesquelles ont pour but de garantir, en temps opportun, des retours substantiels sur les mises de fonds effectuées au cours des prochains trois ans. Il lui faudra, à la fois, concentrer ses efforts à réduire les coûts et à générer de nouvelles sources de revenus de manière conforme au rééquilibrage des recettes d'entreprises de télécommunications et du commerce de gros.

## • Substitutions en matière de technologie

Au fur et à mesure que les clients remplacent les services traditionnels par de nouvelles technologies, la concurrence multiplateforme à laquelle fait face Ontera s'accroît. Les nouvelles solutions de rechange aux services patrimoniaux engendrent une diminution des recettes et ont grandement incidence sur les économies d'échelle des produits qu'elles viennent remplacer. À titre d'exemple de cette tendance au sein du marché : la messagerie instantanée remplaçant les appels interurbains et l'accès aux réseaux Ethernet et les services DSL remplaçant les lignes téléphoniques privées et les services de relais de trame.

## • La conjoncture économique

Un ralentissement économique soutenu pourrait avoir pour effet de forcer la clientèle résidentielle et commerciale à remettre à plus tard l'abonnement aux services, à en réduire l'utilisation, à les discontinuer ou à rechercher des alternatives moins coûteuses. En plus des risques systémiques que présentent les environnements mono-industrie et axés sur les ressources, Ontera pourrait faire face à des réductions en termes de marchés et de demandes pour ses produits et services.

## Les Services ferroviaires voyageurs

La Division ferroviaire d'Ontario Northland, laquelle englobe nos services de transport en autocar et nos services ferroviaires voyageurs, répond aux besoins de l'ensemble de nos passagers.

Étant donné l'augmentation du coût du carburant et du souci face à l'environnement, nos solutions de transports s'avèrent de plus en plus précieuses.

En 2007 – 2008, plus de 320 000 voyageurs ont montés à bord de l'un ou l'autre des 25 autocars interurbains d'Ontario Northland ou de nos trois trains de voyageurs.

### Les Services de transport en autocar

Notre Service de transport en autocar exploite un parc de 25 autobus interurbains. Il offre un service de transport à horaire fixe entre Hearst et Toronto, le long du couloir de l'autoroute 11 circulant dans Cochrane et North Bay, et le long du couloir de l'autoroute 69 circulant dans Timmins et Sudbury. Ce service de transport à horaire fixe présente un moyen abordable et fiable de voyager aller-retour dans le nord-est de l'Ontario.

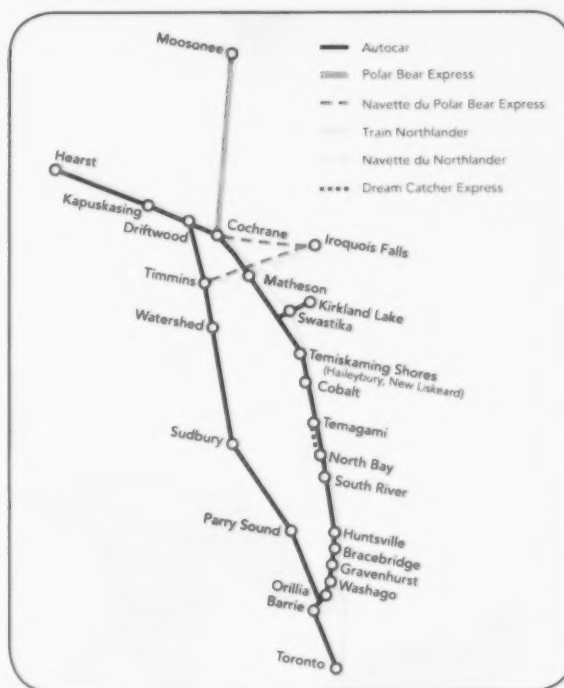
Nous offrons également des services d'affrètement aux groupes voyageant partout au Canada, en plus d'un service de messagerie par autocar (BPX), lequel effectue la livraison inter-gares d'enveloppes et de colis, souvent le jour même. Le transport de ces colis suit la voie normale du service de transport en autobus. Grâce à des ententes avec d'autres transporteurs, les correspondances sont assurées d'un bout à l'autre du continent.

### Les Services ferroviaires voyageurs

Nos Services ferroviaires voyageurs sont chargés de l'exploitation de nos trois trains de voyageurs dont :

- Le Northlander : un train de transport des voyageurs entre Cochrane et Toronto, avec correspondances à Hearst, Iroquois Falls et Timmins. Ce train, fonctionnant six jours semaine (du dimanche au vendredi), est financé par les gouvernements provincial et fédéral.
- Le Polar Bear Express : un train de voyageurs offrant le transport entre Cochrane et Moosonee, avec correspondances à Iroquois Falls, South Porcupine et Timmins. Ce train fonctionne cinq jours semaine (du lundi au vendredi) l'automne, l'hiver et le printemps, et six jours semaine (du dimanche au vendredi) l'été, alors que nous offrons également des forfaits d'excursions. Le Polar Bear Express est financé par le gouvernement provincial.
- Le Dream Catcher Express : un train d'excursion voyageant entre North Bay et Temagami, fonctionne six jours semaine l'automne.

Les Polar Bear Express et Northlander sont exploités à titre de services non commerciaux (mandatés par la province).



## Les réussites

- **Augmentation du nombre de voyageurs à bord des trains**

Le nombre de voyageurs à bord de notre train Northlander a augmenté de 28 %. Cette augmentation est due, en grande partie, au fait que les voyageurs ont pris le train pendant la grève des opérateurs et opératrices d'autocars, laquelle a duré dix semaines. Avant cette grève, le nombre de voyageurs s'est accru de 7,4 % pendant les six premiers mois de l'année d'exercice. L'amélioration de nos services, lancés en juin 2007, est principalement responsable de l'augmentation de 6,1 % de l'achalandage à bord du Polar Bear Express.

- **Amélioration des services entre Cochrane et Moosonee**

Nous avons apporté, en été 2007, d'importantes améliorations au Polar Bear Express. Les services de transport des voyageurs et des marchandises ont été dissociés et la fréquence des trains de voyageurs s'est vue augmenter à cinq parcours aller-retour par semaine, pendant l'hiver et à six parcours aller-retour par semaine, en juillet et en août, saison touristique de pointe dans la région. Nous avons de plus mis à jour bon nombre de politiques de services à la clientèle.

- **Nouvelle convention collective des opérateurs et opératrices d'autocars**

Nous avons négocié une convention collective répartie sur 52 mois avec nos opérateurs et opératrices d'autocars. Cette convention, ayant effet rétroactif au 1er septembre 2006, stabilise nos opérations et nous permet de prévoir, avec précision, les dépenses en main-d'œuvre jusqu'au 31 décembre 2010.

- **Amélioration du service à la clientèle**

Nous misons nos efforts, depuis plusieurs années, à améliorer la qualité du service offert à notre clientèle des services de transport en autocar et en train. Nous avons mis les politiques en place à jour et en avons créé de nouvelles, axées sur l'excellence en matière de service. Nous avons de plus travaillé à enrichir les communications avec nos clients.

- **Délais d'exécution**

Les Services de transport en autocar connaissent toujours un haut degré d'excellence en matière de délais d'exécution. Il en résulte un degré de satisfaction accru de la part des clients qui estiment nos services comme étant pratiques et fiables.

- **Association visant la promotion du tourisme dans le nord-est de l'Ontario**

Nous nous sommes associés avec le projet Ontario North East Attractions Group (ONE) en vue de promouvoir le Polar Bear Express en collaboration avec d'autres attractions de la région. Le projet Ontario North East Attractions Group (ONE) a reçu de l'aide du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario et de Fednor et nous procédons actuellement à l'élaboration d'un plan de commercialisation ayant pour but de guider nos efforts communs pendant encore plusieurs années. Les autres secteurs d'activité adhérents au projet Ontario North East Attractions Group (ONE) sont les suivantes : le Polar Bear Habitat et Heritage Village (à Cochrane), le centre Shania Twain (à Timmins), la visite de la mine d'or souterraine de Timmins, Hockey Heritage North (à Kirkland Lake) et le Northern Ontario Mining Museum (à Cobalt).



## Les Services ferroviaires voyageurs

- **Le Dream Catcher Express**

Le Dream Catcher Express offre des excursions en train stimulantes entre North Bay et Temagami. S'associant à divers exploitants d'organismes touristiques, le Dream Catcher Express offre aux voyageurs des aventures inédites, notamment : le charme des voyages en chemin de fer, les couleurs éclatantes de l'automne, ainsi que quelques exemples de la culture autochtone. Ce train a été fait l'objet d'un accueil enthousiaste par les voyageurs de toute la province et d'ailleurs. Parmi ceux-ci, 98 % ont dit qu'ils le recommanderaient à leurs amis et 88 % ont déclaré qu'ils le feraient de nouveau. Le Dream Catcher Express voyagera de nouveau en 2008, les 26, 27 et 28 septembre et les 3, 4 et 5 octobre.

- **L'Express du Père Noël**

L'Express du Père Noël a fourni l'occasion de voyager vers le pôle Nord pour y visiter le Père Noël à plus de 5 000 enfants provenant de 15 collectivités du nord-est de l'Ontario et du nord-ouest du Québec. Exploité dans les collectivités nordiques depuis plus de 20 ans, ce train est le fruit du généreux soutien de notre personnel, de bénévoles au sein de la collectivité, de syndicats et de la Société mutuelle d'Ontario Northland.

### Les défis

- **Le coût du carburant**

Le coût du carburant, lequel constitue une partie importante de la hausse de nos frais d'exploitation, est monté en flèche au cours des dernières années. Il nous a donc fallu augmenter nos tarifs afin de compenser cette hausse des coûts.

- **Diminution du nombre de voyageurs en autocar**

Le nombre de voyageurs à bord de nos autocars a diminué de 2,1 % en 2007 - 2008. Cette diminution est due en partie à la grève des opérateurs et opératrices d'autocars ayant duré dix semaines. Avant cette grève, le nombre de voyageurs avait diminué de 2,3 %. Une diminution du nombre de voyageurs a également été enregistrée dans l'ensemble de l'industrie du transport en autocar canadien. Nous tentons d'atténuer les effets de ces réductions.

- **Les équipements de transport des voyageurs**

Nos équipements de transport ferroviaire voyageurs vieillissent. Notre matériel ferroviaire roulant doit être remis à neuf si nous voulons augmenter le confort de nos passagers, rehausser la fiabilité et l'accessibilité de nos trains et les surclasser. Nous examinerons nos équipements de transport de plus près en prévision de leur renouvellement au cours de l'année qui vient.

Nos Services de transport en autocar font toujours face à des défis de maintien d'un parc d'autocars vieillissant. Nous avons toutefois pu optimiser la durée de vie utile de nos autocars grâce à un programme d'entretien proactif et préventif. La demande en autocar en dépasse toujours l'offre, de sorte que l'ordonnancement s'avère de plus en plus important pour assurer l'utilisation efficace et fonctionnelle de nos ressources.

- **Modification de nos services ferroviaires entre Cochrane et Moosonee**

Nous avons été très heureux, l'été dernier, de pouvoir introduire certaines améliorations à nos services de transport ferroviaire entre Cochrane et Moosonee. Même si la création et la mise en œuvre de ces nouveaux services nous a présenté certains défis, nous avons confiance que nos efforts d'amélioration s'avèreront grandement bénéfiques pour nos voyageurs.

- **Une démographie en régression dans le nord-est de l'Ontario**

Selon le recensement de 2006, la population du nord-est de l'Ontario est en baisse de 5,3 % depuis les derniers dix ans (de 1996 à 2006), tandis que la population du reste de l'Ontario a connu une augmentation de 13,1 % pendant la même période. De plus, la densité de la population du nord-est de l'Ontario en 2006 était de 2 personnes par km<sup>2</sup>, par rapport à 13,4 personnes par km<sup>2</sup> dans l'ensemble de l'Ontario. Comme le démontrent ces données, notre contexte opérationnel dans le nord-est de l'Ontario est composé d'une faible population, très dispersée et en baisse. Voilà pourquoi il est plus difficile de maintenir et d'accroître le nombre de passagers dans nos services de transport des voyageurs.

- **L'attraction des touristes**

L'attraction de touristes à bord du Polar Bear Express continue de nous présenter des défis en raison du nombre grandissant d'options de voyages abordables et accessibles. Nous nous sommes associés au projet Ontario North East Attractions Group (ONE) avec lequel nous collaborons en vue d'attirer des touristes dans la région. Nous restons persuadés que notre train Polar Bear Express procure une expérience authentique et qu'il offre une excellente occasion d'apprendre à connaître l'histoire et la culture du Canada.

- **Les délais d'exécution**

Au cours de l'année dernière, le degré de ponctualité enregistré à bord des trains Northlander et bord Polar Bear Express s'est avéré plutôt faible. Dans le cas du train Northlander, ce mauvais rendement est dû au fait que nous n'avons pas obtenu la priorité sur les voies du CN entre North Bay et Toronto et au vieillissement de nos équipements. Nous poursuivons nos entretiens avec les responsables du CN afin de réduire les retards et d'augmenter notre degré de ponctualité. Nous nous préparons également un projet de renouvellement des équipements afin de remédier à cette situation. Dans le cas du Polar Bear Express, les retards sont principalement le fruit d'ordres de marche au ralenti sur nos voies ferrées. Nous prévoyons la mise sur pied d'un important programme d'entretien des voies pour la nouvelle année afin de réduire, à long terme, le nombre de ces retards.



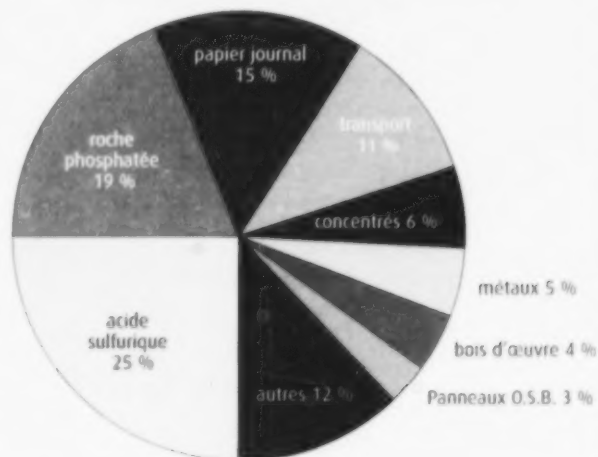


## Les Services ferroviaires

La division des Services ferroviaires d'Ontario Northland compte un parc de 26 locomotives au service du transport des voyageurs et des marchandises. Nous exploitons un réseau ferroviaire s'étendant sur une distance 1 126,5 kilomètres (700 milles) de Moosonee au nord, jusqu'à North Bay au sud, et de Calstock (à l'ouest de Hearst) à l'ouest, jusqu'à Rouyn-Noranda, au Québec, à l'est. Ce réseau est composé de plus de 2,5 millions de traverses de chemin de fer, 602 passages à niveau, 90 ponts ferroviaires, passages inférieurs et supérieurs, 2 247 ponceaux et 115 bâtiments.

Notre réseau ferroviaire se raccorde, à divers endroits, à deux transporteurs ferroviaires transcontinentaux canadiens (le CN et le CP), nous permettant ainsi d'offrir des solutions de transport transparentes dans toute l'Amérique du Nord en collaboration avec nos associés industriels.

**Nombre de wagnonnées par produit en 2007-2008 (ci-contre)**



L'ensemble des opérations de transport des marchandises constitue une entreprise commerciale, à l'exception des opérations entre Cochrane et de Moosonee, lesquelles sont mandatées par la province (non-commerciales) et bénéficient de financement de la part du gouvernement provincial. Nos trains Northland et Polar Bear Express sont également des entreprises non-commerciales.

### Les trains de voyageurs

Notre division des Services ferroviaires est chargée de l'entretien et de l'opération matérielle de nos trois trains de voyageurs, notamment : le Polar Bear Express, le Northlander et le Dream Catcher Express.

### Les Services de transport des marchandises

La division du transport des marchandises est principalement chargée d'offrir des services de transport aller-retour de minerais et de produits forestiers, de produits chimiques, de pétrole et autres produits dans le nord-est de l'Ontario et le nord-ouest du Québec. Elle offre en outre le transport de marchandises par wagnonnées et un service d'envoi par messageries entre Cochrane et Moosonee, à titre d'opération non-commerciale.

La plupart des marchandises sont transportées sur des trains de marchandises à horaire fixe se raccordant à d'autres chemins de fer canadiens. Ontario Northland est membre d'un réseau ferroviaire nord-américain offrant le transport aller-retour de marchandises dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, y compris de marchandises pour importation et exportation en provenance de ports de mer. Ontario Northland se charge en outre de la circulation de trains transportant des charges lourdes ou exceptionnelles.

Notre personnel chevronné veille à la prestation de services supérieurs en matière de transport des voyageurs et des marchandises. Il est aussi chargé de l'entretien des voies ferrées et des équipements. En plus de l'entretien de nos propres équipements, nos ateliers commerciaux de North Bay et de Cochrane offrent également divers services à des clients externes.

## Les réussites

### • Le soutien d'entreprises du Nord de l'Ontario

Les employeurs parmi les plus importants de la région comptent sur nos opérations de transport des marchandises, lesquelles transportent chaque année quelque 53 000 wagonnées (l'équivalent d'environ 132 500 chargements complets de camions). La plupart de ces wagonnées sont destinées à des endroits au-delà de notre système ferroviaire.

### • Le Service à la clientèle

Nous avons installé, au cours du dernier deux ans, divers systèmes automatisés afin de rehausser le degré de service offert à notre clientèle du service de transport des marchandises. En plus d'accroître les communications électroniques pendant le transport et la gestion des marchandises de notre clientèle, notre système de gestion RailConnect a grandement amélioré nos procédés d'exploitation, d'interaction avec la clientèle et de partage des revenus. Parce que nous fournissons à nos clients des données d'expédition plus précises et opportunes, ils sont en mesure de réagir plus rapidement aux marchés de plus en plus compétitifs.

### • Les voitures voyageurs

Nous avons commencé les travaux de planification de remise à neuf, tous les ans, de deux voitures ordinaires, et ce, à compter de l'an prochain. Ces voitures sont raccordées au Polar Bear Express. Les travaux complets de remise à neuf comprendront l'installation de plates-formes d'accès, de cabinets de toilette autonomes, d'un nouveau système d'éclairage et de sièges.

Le matériel d'Ontario Northland vieillit. La dernière remise à neuf dont il a fait l'objet s'est étendue sur six ans, entre 1989 et 1995, dans nos ateliers de North Bay. Nous nous préparons actuellement à élaborer un projet de renouvellement (remise à neuf) et/ou de remplacement de ce matériel (wagons, locomotives et générateurs auxiliaires de bord). Même s'il faut plusieurs années avant que ce projet ne soit achevé, nous devons manifestement mettre nos équipements à niveau si nous voulons démontrer à nos voyageurs que nous sommes engagés envers eux et garantir la pérennité de ce service.



## Les Services ferroviaires

- **Service des infrastructures ferroviaires**

Avec la participation d'un conseiller technique externe, nous avons amorcé l'évaluation de nos politiques et procédures au sein du Service des infrastructures ferroviaires. Cette démarche nous permet de nous assurer que nous observons les pratiques exemplaires et travaillons de la manière la plus sécuritaire et efficace possible. Ce procédé se poursuivra jusqu'à la nouvelle année. Ce service veille à l'intégrité de notre réseau ferroviaire y compris, les assiettes des rails, les ponts, les passages à niveau, les ponceaux et les bâtiments.

- **Le pont de la rivière Moose**

Nous avons pris les dispositions nécessaires pour la mise en œuvre d'un important projet de mise à niveau de notre pont de la rivière Moose. Ce projet, visant garantir la sécurité de cette structure pendant encore longtemps, doit être lancé au début de la nouvelle année et son exécution prendra plusieurs années. Le pont de la rivière Moose est situé dans la subdivision d'Island Falls (la voie ferrée entre Cochrane et Moosonee). Comme nous le faisons depuis toujours, nous inspectons ce pont, d'une longueur de 1 500 pieds, selon des politiques rigoureuses conçues en tenant compte de la sécurité. Ces politiques stipulent en outre que de telles inspections doivent être faites par du personnel qualifié en inspection de ponts.

- **Des occasions d'apprentissage**

Les ouvriers qualifiés sont essentiels à la réussite d'Ontario Northland. Conscients de la valeur que représentent les programmes d'apprentissages, nous collaborons avec le ministère de la Formation, des Collèges et Universités et divers organismes communautaires en vue de promouvoir l'apprentissage et les métiers spécialisés. Ontario Northland offre des opportunités d'apprentissage depuis plus de 50 ans. À l'heure actuelle, nous employons 25 apprentis, dont 16 travaillent à North Bay, 8 à Cochrane et 1 à Hearst. Le ministère de la Formation, des Collèges et Universités a rendu hommage à Ontario Northland en lui décernant, en 2004, le Prix ministériel de reconnaissance des employeurs pour l'excellence en apprentissage.

- **La sécurité ferroviaire**

Nous participons toujours au programme Opération Gareautrain, un programme d'information publique, parrainé par l'Association des chemins de fer du Canada (l'ACFC) et Transport Canada avec la collaboration de divers intervenants, en vue de sensibiliser le public à la sécurité ferroviaire et de diminuer le nombre de collisions, d'accidents mortels et de blessures. En plus de présentations périodiques dans les écoles et au personnel de services d'urgence, nous lançons des campagnes publicitaires sur la sécurité dans l'ensemble de notre région. Nous montons des mises en scène d'accidents afin de mieux préparer les services d'urgence et notre propre personnel en cas d'urgence.

## Les défis

- **L'économie du nord-est de l'Ontario**

Dans le nord-est de l'Ontario, les perspectives industrielles présentent à Ontario Northland certaines limites par rapport au nombre de clients importants de sa division du transport ferroviaire des marchandises, rendant celle-ci sensible aux fluctuations du marché. Cette situation a incidence sur la projection de notre clientèle, laquelle est composée principalement d'entreprises d'exploitation, sans compter le fait que les opportunités d'élargir notre base de clients sont peu nombreuses.

- **Ralentissement économique au sein du secteur forestier**

Le ralentissement économique au sein du secteur forestier entraînant, au cours de la dernière année, la fermeture, l'interruption ou le ralentissement des activités dans sept usines de pâtes et papier, a donné lieu à une réduction de l'achalandage provenant de notre clientèle de l'industrie forestière. En 2007 – 2008, les recettes provenant du transport de produits forestiers étaient de 14 millions de \$, ou 6,8 millions de \$ de moins que prévu au budget. Malgré le fait que les recettes provenant du secteur du transport de produits miniers ont satisfait aux prévisions budgétaires et se sont avérées relativement substantielles, elles n'ont pas eu pour effet de compenser la diminution des recettes provenant du secteur forestier.

- **Déraillement d'un train de marchandises**

Le 30 mars 2007, un de nos trains de marchandises déraillait à quelque 16 kilomètres au nord d'Englehart, ne causant aucune blessure corporelle. Par ailleurs, cinq wagons contenant de l'acide sulfurique ont présenté des fuites. Le personnel de secours d'Ontario Northland et de l'entreprise expéditrice est actuellement sur place pour rétablir la situation. De plus, le personnel du ministère de l'Environnement, des Ressources naturelles, d'Environnement Canada, de CANUTEC (le Centre canadien d'urgence transport exploité par Transport Canada), ainsi que celui de deux sociétés d'experts-conseils sur l'environnement, leur prête main-forte en matière d'évaluation et de remise en état. Ces travaux de remise en état ont été achevés avec succès, comme le démontre la surveillance continue de la région.

- **Le prix du carburant**

Le prix élevé du carburant a poursuivi ses effets considérables sur nos résultats, engendrant des dépenses supérieures à celles prévues au budget. Il constitue également une partie grandissante de nos dépenses d'exploitation. Bien que nous ajoutons toujours une surcharge accessoire de carburant aux tarifs de transport des marchandises afin de compenser cette hausse du prix du carburant, nous sommes conscients du fait que toute augmentation de ces tarifs peut entraîner une réduction du transport des marchandises par notre clientèle.

- **Exigences en matière de dépenses en immobilisations**

Étant donné le fait que nos recettes sont inférieures à nos prévisions et la hausse des coûts d'exploitation, le financement à l'interne de nos dépenses en immobilisations s'avère de plus en plus difficile. Nous avons, par conséquent, misé nos efforts sur la compression des coûts. En ce qui a trait aux investissements dans nos infrastructures, nous étudierons diverses options financières au cours de la nouvelle année.

- **Délais d'exécution**

Le train de voyageurs Northland continue de présenter à Ontario Northland des défis sur le plan des délais d'exécution, principalement sur la voie ferrée du CN entre North Bay et Toronto. Le fait que le CN soit propriétaire de cette voie principale et qu'il y exploite un nombre élevé de trains de transport de marchandises engendre de nombreux délais sur le train de voyageurs Northlander. À cette situation s'ajoute notre matériel vieillissant. Dans le cas du Polar Bear Express, les retards sont principalement le fruit d'ordres de marche au ralenti sur nos voies ferrées. Nous prévoyons la mise sur pied d'un important programme d'entretien des voies pour la nouvelle année afin de réduire, à long terme, le nombre de ces retards.

- **Equipment**

Notre division du transport ferroviaire fait toujours face à des défis de maintien d'un parc de trains de voyageurs vieillissant. La majorité des équipements de ce parc date de l'époque des années 1950 et la remise à neuf de ce matériel se fait attendre depuis très longtemps. Nous avons commencé les travaux de planification de remise à neuf, tous les ans, de deux voitures ordinaires reliées au Polar Bear Express, et ce, tous les ans pendant encore plusieurs années. Nous avons également amorcé les projets de renouvellement (remise à neuf) et/ou de remplacement de notre matériel Northlander.

## La Division de remise à neuf

Ontario Northland offre des services de remise à neuf à l'industrie des véhicules ferroviaires à passagers et de marchandises. La Division de la remise à neuf a été créée en 2006, témoignant de l'expertise que nous avons acquise et de notre intention de développer ce domaine de l'entreprise. Nous sommes fiers de notre personnel hautement qualifié et chevronné, ainsi que de nos ressources et de nos installations exceptionnelles, parmi lesquelles figurent un complexe d'ateliers d'une superficie de 61 050 pi<sup>2</sup> et un atelier de peinture de pointe. Nous jouissons de plus d'une excellente réputation d'excellence en matière de qualité et d'exécution. Nos compétences s'étendent du démontage intégral de wagons à leur remise en état du châssis au toit. Notre expertise comprend la mise à niveau de systèmes électriques et mécaniques, la remise en état de bogies, l'aménagement intérieur et les services d'implantation.

### Les réussites

- **Le contrat GO Transit**

En février 2004, Ontario Northland signait une entente de six ans avec GO Transit, évaluée à 46 millions de \$, pour la remise à neuf de 71 voitures de train de banlieue. En novembre 2005, Ontario Northland livrait la première voiture GO Transit entièrement remise à neuf et en mars 2008, 39 voitures remises à neuf lui avait été livrées. Les travaux avancent actuellement selon les prévisions et nous livrons, toutes les deux semaines, des voitures d'une qualité exceptionnelle. Nous sommes de plus favorisés par l'obtention d'un contrat de remise à neuf de 50 autres voitures, évalué à 35 millions de \$. Ce projet pourrait entraîner la remise à neuf de 121 voitures et des recettes de l'ordre de 81 millions de \$.

- **Les procédés internes**

Au cours de l'année dernière, nous avons misé nos efforts sur le perfectionnement de nos procédés de production à la chaîne afin d'accroître les économies et faire en sorte de livrer à GO Transit les voitures remises à neuf selon les échéanciers.

- **Système de planification des ressources de remise à neuf**

En 2006 - 2007, nous avons institué un système informatisé de planification des ressources de remise à neuf exclusif nous permettant de contrôler les pièces, les tâches, les dessins et les procédés de travail. Ce système crée automatiquement les horaires de travail quotidiens, garantissant ainsi l'utilisation efficace et performante de notre personnel, de notre matériel, de nos installations de travail et de nos pièces. Mis à jour périodiquement, au gré des nouvelles exigences, ce système s'avère des plus dynamiques.

- **Améliorations à la production**

Nous avons introduit, en décembre 2007, des modifications à notre chaîne de production de sorte que nous traitons neuf voitures à la fois plutôt que huit. En augmentant le nombre de postes de travail de notre chaîne de production, nous sommes davantage en mesure de respecter nos échéanciers et par conséquent, nos mouvements de trésorerie.



## Les défis

- **Pour être profitable**

Nous n'en sommes pas encore au carrefour de la rentabilité et continuons à mettre nos efforts sur les modifications et les améliorations qui nous permettront d'y arriver.

- **Rendement de nos installations de peinture**

Nos installations de peinture actuelles sont insuffisantes pour les travaux de peinture de pièces au titre du projet GO Transit. Elles ne nous permettent pas non plus d'y aménager le matériel roulant non relié à ce projet. Nous étudions en ce moment diverses options qui nous permettront de surmonter cet obstacle. En attendant, nous avons adopté les mesures nécessaires pour faire en sorte que ceci ne nous empêche pas de respecter nos échéanciers.



- **Le respect de l'horaire de production**

Étant donné les horaires très serrés des travaux de remise à neuf des voitures GO Transit, notre défi consiste à faire en sorte que les exigences en matière de production soient respectées. Nous avons, au cours de l'année dernière, fait le nécessaire pour réaliser des économies et surmonter cet obstacle.

- **Améliorations à la production**

Alors que nous mettons tout en œuvre pour être rentables, nous sommes mis à défi de découvrir des endroits où augmenter les économies et les opportunités tout en rehaussant les procédés de notre chaîne de production. En poursuivant nos efforts d'amélioration des systèmes en place, nous serons alors en meilleure posture pour aller à la recherche de projets de remise à neuf à l'avenir.





Ontario Northland a subi des pertes de 15,6 millions de \$ pour l'année d'exercice se terminant le 31 mars 2008, par rapport à des pertes de 10,7 millions de \$ au cours de l'année d'exercice précédente.

D'une année à l'autre, l'ensemble des recettes accuse une baisse d'environ 4,1 millions de \$. Cette baisse est due en grande partie aux Services ferroviaires dont les recettes en transport de marchandises se sont vues diminuer de 9,7 millions de \$ en raison d'un affaiblissement de la demande au sein du secteur forestier. Un conflit de travail d'une durée de deux mois au sein des Services de transport en autocars a également donné lieu à des pertes de 2,1 millions de \$ dans ce service. Les Services maritimes et les Immeubles à usage locatif ont également enregistré de légères baisses, lesquelles ont été compensées par l'augmentation de 1,2 million \$ chez Ontera. Cette augmentation est le fruit de nos poursuites de nouvelles sources de revenus et de la somme de 2,9 millions de \$ pour les Services de remise à neuf versée une fois la production au titre du projet GO Transit entièrement réalisée.

Nous avons en outre reçu une augmentation de 3,5 millions de dollars en remboursements du gouvernement pour nos opérations non-commerciales.

L'ensemble des dépenses d'exploitation est à la hausse de 1,1 million de \$, principalement à cause de l'augmentation des dépenses en carburant. Cette situation touche surtout notre division des Services ferroviaires. À l'exception de la division de Remise à neuf, où les niveaux de production ont été atteints et les dépenses sont conformes aux augmentations en recettes, nos efforts de minimiser les frais en réponse à la baisse des recettes ont eu pour effet de diminuer ou de stabiliser nos dépenses d'exploitation dans la majorité de nos divisions d'exploitation. Les dépenses hors exploitation sont essentiellement identiques à celles de l'année précédente. Bien qu'il y ait eu de légères augmentations et diminutions des dépenses au titre de certains éléments, celles-ci ont eu pour effet de s'annuler.

Le bilan indique une légère augmentation du total des actifs à environ 3,2 millions de \$.

Suite à un placement de participation de la province vers la fin de l'année, le total actuel des actifs a augmenté à 4,4 millions de \$. Une légère augmentation au chapitre des biens immobiliers, des usines et des équipements a été annulée par la diminution des frais de développement (amortissement), de notre fonds d'autoassurance, des frais encourus suite au déraillement du 30 mars 2007 et des modifications aux prestations acquises.

Du point de vue du passif et de l'équité, la plupart des éléments ont été en baisse à l'exception de ce qui suit :

- Une dette à long terme résultant du financement reposant sur l'actif immobilisé;
- Les obligations au titre des prestations accumulées, non liées à la retraite, en raison des modifications aux opérations; et
- Une augmentation des investissements mentionnés précédemment de la part de la province de l'Ontario, ainsi que les contributions envers le coût des biens immobiliers nécessaires aux opérations commerciales et non-commerciales.

De plus, les bénéfices non répartis sont à la baisse suite à une perte au sein des opérations pendant l'exercice financier.

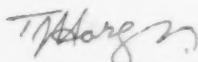


Kevin Donnelly  
Vice-président, Finances et Administration

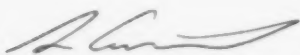
La direction de la Commission de transport Ontario Northland est responsable de l'intégrité et de la présentation juste des états financiers consolidés et des autres informations incluses dans le rapport annuel. Les états financiers consolidés furent préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. La préparation des états financiers comporte nécessairement l'utilisation d'estimations et de jugements de la direction, particulièrement quand les transactions affectant la période courante ne peuvent être déterminées avec certitude jusqu'à des périodes futures. Toute l'information financière présentée dans le rapport annuel est en accord avec les états financiers consolidés.

La Commission maintient des systèmes de contrôles internes comptables conçus pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et que les actifs et passifs de la société sont correctement comptabilisés et les actifs bien protégés.

Les états financiers consolidés ont été passés en revue par le comité de vérification et finances de la Commission et ont été approuvés par le conseil d'administration des commissaires. De plus, les états financiers consolidés ont été vérifiés par le Vérificateur général de l'Ontario, dont le rapport suit.



T. Hargreaves  
Président du conseil d'administration



S. Carmichael  
Président et chef de la direction

North Bay, Ontario  
Le 30 mai 2008



Office of the Auditor General of Ontario  
Bureau du vérificateur général de l'Ontario

## *Rapport du Vérificateur*

À la Commission de transport Ontario Northland et  
au Ministre du Développement du Nord et des Mines

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Commission de transport Ontario Northland au 31 mars 2008, ainsi que les états consolidés du placement de la province de l'Ontario, des résultats et bénéfices non répartis, et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers consolidés incombe à la direction de la Commission. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers consolidés en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues de Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Commission au 31 mars 2008, ainsi que les résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Toronto, Ontario  
Le 31 mai 2008

Jim McCarter, CA  
Vérificateur général  
Expert-comptable autorisé

# Bilan consolidé

31

(en milliers de dollars)

	31 mars 2008	31 mars 2007
<b>Actif</b>		
<b>Actif à court terme</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 467 \$	- \$
Débiteurs (après provision de 1 526 \$; 2007 - 1 452 \$)	18 976	17 831
Inventaire	18 000	18 876
Frais payés d'avance	960	1 219
	42 403	37 926
<b>Frais de développement</b> (Note 1)	5 178	5 649
<b>Fonds d'autoassurance</b> (Note 2)		
- Valeur marchande 4 288 \$; (2007 - 6 294 \$)	4 288	6 294
<b>Placements en immobilisations corporelles</b> (Annexe 1)	263 793	261 425
<b>Actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite</b> (Note 4)	73 167	74 343
	388 829 \$	385 637 \$
<b>Passif et avoir de la province de l'Ontario</b>		
<b>Passif à court terme</b>		
Endettement bancaire	- \$	505 \$
Marge de crédit d'exploitation (Note 3)	15 000	15 000
Créditeurs et frais courus	25 779	29 419
Dette à long terme échéant au cours du prochain exercice (Note 5a)	4 712	4 509
Obligation découlant de contrats de location-acquisition échéant au cours du prochain exercice (Note 5b)	195	276
Revenus reportés échéant au cours du prochain exercice	2 315	2 726
	48 001	52 435
<b>Revenus reportés</b> (Note 6)	1 346	2 939
<b>Provision pour fonds d'autoassurance</b> (Note 2)	4 288	6 294
<b>Dette à long terme</b> (Note 5a)	28 979	27 769
<b>Obligation découlant de contrats de location-acquisition</b> (Note 5b)	107	292
<b>Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes</b> (Note 4)	61 177	57 969
	143 898	147 698
<b>Éventualités</b> (Note 10) / <b>Engagements</b> (Note 11)		
<b>Avoir de la province de l'Ontario</b>		
Placement de la province de l'Ontario	132 202	109 583
Bénéfices non répartis	112 729	128 356
	244 931	237 939
	388 829 \$	385 637 \$

Approuvé au nom de la Commission :

Président du conseil d'administration

Président et chef de la direction

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

# État consolidé du placement de la province de l'Ontario

32

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars

2008

2007

## Solde au début de la période

Placement net en immobilisations corporelles  
Placement net autre qu'en capital-actions

40 357	\$	34 753	\$
69 226		69 226	

109 583	103 979
---------	---------

## Variations nettes pendant la période

Placement de la province de l'Ontario (Note 13)  
Contributions de la province de l'Ontario  
Remboursements  
Amortissement

17 400	-
7 995	7 397
(362)	-
(2 414)	(1 793)

22 619	5 604
--------	-------

## Solde à la fin de la période

Placement net en immobilisations corporelles  
Placement net autre qu'en capital-actions

45 576	40 357
86,626	69 226

132 202	\$	109 583	\$
---------	----	---------	----

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.



## État consolidé des résultats et bénéfices non répartis

33

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars	2008	2007
<b>Revenus</b> (Annexe 2)	<b>140 347 \$</b>	<b>144 471 \$</b>
<b>Dépenses</b> (Annexe 2)	<b>134 647</b>	<b>133 534</b>
<b>Bénéfice d'exploitation, avant autres revenus et dépenses</b>	<b>5 690</b>	<b>10 937</b>
<b>Autres revenus et dépenses</b>		
Amortissement (Annexe 2)	12 409	12 916
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Annexe 2 et note 4)	6 627	6 654
Dépense d'intérêts (Annexe 2)	2 851	2 699
Revenus de placements et autres	(2)	(9)
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles (Annexe 2)	(568)	(655)
<b>Dépenses nettes</b>	<b>21 317</b>	<b>21 605</b>
<b>Perte nette de la période</b>	<b>(15 627)</b>	<b>(10 668)</b>
<b>Bénéfices non répartis</b> au début de la période	<b>128 356</b>	<b>139 024</b>
<b>Bénéfices non répartis</b> à la fin de la période	<b>112 729 \$</b>	<b>128 356 \$</b>

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

# État consolidé des flux de trésorerie

34

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars

2008

2007

## Trésorerie provenant de (affectées aux)

### Activités d'exploitation

Perte nette	(15,627) \$	(10 668) \$
Éléments sans effet sur l'encaisse		
Amortissement (Annexe 2)	12 409	12 916
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	(568)	(655)
Frais de développement	471	446
Revenus reportés	(1 593)	(2 181)
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	6 627	6 654
	1 719	6 512
Variation des postes hors caisse		
Débiteurs	(1 145)	3 023
Inventaire	876	(262)
Frais payés d'avance	259	(121)
Créditeurs et frais courus	(3 640)	(2 380)
Revenus reportés	(411)	(375)
	(2 342)	6 397

### Activités d'investissement

Placement en immobilisations corporelles	(17 618)	(12 347)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	633	1 711
Diminution des autres éléments d'actif	(187)	(180)
	(17 172)	(10 816)

### Activités de financement

Endettement bancaire	(505)	505
Dette à long terme (Note 5a)	1 413	(2 570)
Obligations découlant de contrats de location-acquisition (Note 5b)	(266)	(314)
Contributions de la province de l'Ontario	25 395	7 397
Autres éléments de passif	(2 056)	(1 939)
	23 981	3 079

### Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de la période

4 467 (1 340)

### Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période

- 1 340

### Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période

4 467 \$ - \$

### Présentation d'informations supplémentaires du flux de trésorerie :

Intérêts versés au cours de la période inclus dans la perte nette 2 851 \$ 2 699 \$

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars		2008		2007
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
<b>Services ferroviaires</b>				
Voies	247 062 \$	102 708 \$	<b>144 354 \$</b>	144 163 \$
Bâtiments	39 800	16 404	<b>23 396</b>	23 979
Équipements	73 524	45 056	<b>28 468</b>	30 460
Équipements loués	1 022	98	<b>924</b>	977
Travaux en cours	7 675	-	<b>7 675</b>	4 336
<b>Télécommunications (Ontera)</b>				
Équipements	143 851	106 763	<b>37 088</b>	42 227
Bâtiments	5 750	3 907	<b>1 843</b>	1 931
Travaux en cours	7 764	-	<b>7 764</b>	303
<b>Services d'autobus</b>				
Autobus	9 650	5 312	<b>4 338</b>	4 987
Bâtiments	2 696	97	<b>2 599</b>	2 649
<b>Services de remise à neuf</b>				
Équipements	558	45	<b>513</b>	519
Bâtiments	3 305	216	<b>3 089</b>	3 155
<b>Services maritimes (Moosonee)</b>				
Navires	385	347	<b>38</b>	48
Travaux en cours	92	-	<b>92</b>	42
<b>Développement</b>				
Terrains et bâtiments	2 851	1 239	<b>1 612</b>	1 649
	545 985 \$	282 192 \$	<b>263 793 \$</b>	261 425 \$

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

(en milliers de dollars)

**Pour l'exercice terminé le 31 mars**
**2008**
**2007**
**Services ferroviaires**

Revenus de ventes (Notes 9 et 15)	63 057	\$	72 737	\$
Remboursement du gouvernement (Note 7)	22 123		18 551	
Revenus d'exploitation	85 180		91 288	
Dépenses d'exploitation	76 691		76 048	
Bénéfice d'exploitation	8 489		15 240	
Amortissement	7 626		7 699	
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	4 001		4 297	
Gain sur vente d'immobilisations corporelles	(585)		(647)	
Dépenses d'intérêts	1 112		1 278	
Bénéfice d'exploitation	(3 665)		2 613	

**Télécommunications (Ontera)**

Revenus de ventes (Note 8)	31 253		30 074	
Dépenses d'exploitation	27 416		28 206	
Bénéfice d'exploitation	3 837		1 868	
Amortissement	3 778		4 194	
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	1 089		1 065	
Dépenses d'intérêts	195		-	
Perte d'exploitation	(1 225)		(3 391)	

**Services d'autobus**

Revenus de ventes	9 452		11 530	
Dépenses d'exploitation	9 148		9 415	
Bénéfice d'exploitation	304		2 115	
Amortissement	651		616	
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	363		399	
Perte sur la vente d'immobilisations corporelles	57		-	
Dépenses d'intérêts	183		140	
Bénéfice (perte) d'exploitation	(950)		960	

**Services de remise à neuf**

Revenus de ventes	13 780		10 870	
Dépenses d'exploitation	14 791		13 470	
Bénéfice (perte) d'exploitation	(1 011)		(2 600)	
Amortissement	84		82	
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	704		427	
Dépenses d'intérêts	456		466	
Perte d'exploitation	(2 255)	\$	(3 575)	\$

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

# Annexe consolidée des revenus et des dépenses d'exploitation

## Annexe 2 (suite)

37

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars	2008	2007
<b>Services maritimes (Moosonee)</b>		
Revenus de ventes	129	146
Remboursement du gouvernement (Note 7)	44	49
Revenus d'exploitation	173	195
Dépenses d'exploitation	208	270
Perte d'exploitation	(35)	(75)
<b>Propriétés à louer</b>		
Revenus de ventes	509	514
Dépenses d'exploitation	306	281
Bénéfice d'exploitation	203	233
Amortissement	37	37
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	(40)	(8)
Bénéfice d'exploitation	206	204
<b>Administration</b>		
Revenus d'exploitation	-	-
Dépenses d'exploitation	6 097	5 844
Perte d'exploitation	(6 097)	(5 844)
Amortissement	233	288
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	470	466
Dépenses d'intérêts	905	815
Perte d'exploitation	(7 705)	(7 413)
<b>Total d'exploitation</b>		
Revenus de ventes	118 180	125 871
Remboursement du gouvernement (Note 7)	22 167	18 600
Total des revenus	140 347	144 471
Dépenses	134 657	133 534
Bénéfice d'exploitation	5 690	10 937
Amortissement	12 409	12 916
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	6 627	6 654
Dépenses d'intérêts	2 851	2 699
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	(568)	(655)
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>(15 629) \$</b>	<b>(10 677) \$</b>

Le 31 mars 2008

### Nature des activités

La Commission de transport Ontario Northland, une entreprise exploitée par le gouvernement de l'Ontario, offre une variété de services commerciaux et non commerciaux, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers, le service d'autobus, et des services de télécommunications, surtout dans la région nord est du nord de l'Ontario.

### Méthode de comptabilité

Les présents états financiers consolidés ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive soit : Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N. Tel Inc. (exploitant ses activités sous le nom Ontera), Air-Dale Limited et Nipissing Central Railway Company.

### Inventaire

À l'exception des voies usagées, tous les matériaux et fournitures sont évalués au coût moyen. Les voies usagées sont évaluées à la valeur comptable non amortie déterminée lors de la mise hors service.

### Placements en immobilisations corporelles et amortissement

Les placements en immobilisations corporelles sont présentés au coût d'acquisition. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire basée sur la durée d'utilisation prévue des éléments d'actif.

Les durées d'utilisation prévues dans le cas des principales catégories d'immobilisations corporelles sont les suivantes :

Voies - lignes principales et branches .....	20 à 50 ans
Locomotives à moteur diesel.....	25 ans
Wagons.....	33 ans
Bâtiments .....	50 ans
Matériel de télécommunications .....	15 à 25 ans
Véhicules .....	3 ans
Matériel informatique .....	5 ans
Autobus .....	12 ans

La province de l'Ontario rembourse la Commission pour certains frais de placements en immobilisations corporelles destinés à des activités désignées "non commerciales" par la province. La Commission comptabilise ces immobilisations corporelles au coût d'acquisition, en ajoutant un crédit compensatoire au Placement net en immobilisations corporelles (province de l'Ontario). L'amortissement annuel de ces immobilisations est comptabilisé à titre de réduction du Placement net en immobilisations corporelles (voir page 32).



## Sommaire des principales conventions comptables

Le 31 mars 2008

### Avantages sociaux futurs

#### Régimes de retraite

La Commission maintient un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés. Le plan pourvoit des rentes de retraite basées sur les années de services ainsi que les revenus admissibles moyens et est généralement applicable débutant la première journée du mois suivant l'emploi. Le plan n'est pas indexé, cependant, il y a eu une variété d'augmentations ad hoc accordées aux pensionnés.

Selon ce régime, les obligations sont déterminées selon la méthode de répartition des prestations reflétant le montant estimatif des prestations futures pour les services rendus à ce jour. Les actifs du fonds de pension sont évalués à la valeur marchande courante. L'actif ou l'obligation au titre des prestations constituées, ainsi que les charges, sont déterminés annuellement par des actuaires indépendants, conformément aux normes actuarielles reconnues qui tiennent compte des meilleures estimations de la direction. La date de la dernière évaluation actuarielle aux fins de capitalisation est le 1er janvier 2006. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de capitalisation sera le 1er janvier 2009.

#### Autres régimes

La Commission offre à ses employés à la retraite des avantages sociaux non liés à la pension, tels que l'assurance-vie de groupe, les soins de santé et l'assurance invalidité de longue durée par l'entremise de régimes à prestations déterminées. Les coûts associés à ces avantages sociaux futurs sont déterminés à l'aide d'une évaluation actuarielle, employant une méthode de répartition des prestations au prorata des services, et en fonction des hypothèses actuarielles. De plus, à titre d'employeur de catégorie 2 en vertu de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT), la Commission reconnaît les prestations de la CSPAAT en fonction de la comptabilité d'exercice en utilisant les calculs actuariels fournis par la CSPAAT pour les avantages en vigueur, les avantages non encore accordés et les coûts administratifs chargés.

Les charges liées et non liées aux régimes de retraite comprennent le coût des services courants, les intérêts, les ajustements provenant de modifications aux régimes et de changements d'hypothèses, ainsi que les écarts entre résultats et prévisions. Les écarts entre résultats et prévisions sont amortis selon la méthode linéaire en fonction de la durée moyenne des années de services prévues des employés couverts par le régime. Ces charges sont enregistrées dans l'exercice au cours duquel l'employé a rendu des services à la Commission (voir note 4).

March 31, 2008

**Frais de développement**

La Commission a encouru certains frais se rapportant au développement d'un nouveau secteur d'activité (Services de remise à neuf). Les frais de développement sont passés en charge, à partir de l'exercice 2006-2007. Les frais de développement qui satisfont aux conditions généralement reconnus, y compris l'assurance raisonnable d'avantages futurs, sont reportés et amortis selon la méthode d'amortissement linéaire au prorata des unités complétées sur la durée de vie du bénéfice attendu. Au cours de l'exercice 2008, la Commission a adopté de façon anticipée le chapitre 3064 du manuel de l'ICCA, « Écarts d'acquisition et actifs incorporels ». Le chapitre 3064 remplace les chapitres 3062, « Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels » et 3450, « Frais de recherche et développement ». L'adoption du chapitre 3064 n'a pas d'incidence significative sur la situation financière et les résultats d'exploitation de la Commission.

**Comptabilisation du revenu**

Les revenus du transport sont généralement comptabilisés lorsque la cargaison arrive à destination. Le transport interrégional est jugé complété une fois la marchandise remise au transporteur correspondant. Les revenus produits d'un contrat sont comptabilisés selon la méthode de l'achèvement des travaux. Les revenus d'autres sources, y compris les remboursements du gouvernement, sont comptabilisés dès qu'ils sont gagnés. Les ajustements des recettes provenant de l'interurbain sont comptabilisés lorsque ces montants peuvent être déterminés de façon raisonnable (voir note 8).

**Impôts sur le revenu**

À titre d'entreprise exploitée activement par la province de l'Ontario, la Commission et ses filiales en propriété exclusive sont exonérés de l'impôt sur le revenu. Par conséquent, ces états financiers ne présentent aucune provision pour impôts.

**Conversion des devises**

Les revenus et dépenses résultant des opérations conclues en monnaie étrangère sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur au moment de la transaction. Les gains ou pertes de change qui résultent de la conversion sont inclus dans la détermination du bénéfice net de l'exercice courant. Un gain de change se chiffrant à 290 000 \$ (470 000 \$ en 2007) est inclus dans les revenus de ventes des services ferroviaires. Ce gain provient surtout des règlements de trafic ferroviaire entre le Canada et les États-Unis d'Amérique.

**Utilisation d'estimations**

La préparation d'états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada, exige que la direction effectue des estimations et avance des hypothèses pouvant affecter les montants d'actifs, de passifs, de revenus et de dépenses précisés pendant la période de déclaration. Les éléments des états financiers qui requièrent davantage l'utilisation d'estimations par la direction incluent la durée de vie utile des actifs pour fin d'amortissement. Par leur nature, ces estimations sont assujetties à l'incertitude relative à la mesure. L'effet de changements dans de telles estimations sur les états financiers dans les périodes futures pourrait être significatif. Les comptes spécifiquement affectés par les estimations dans les états financiers sont les frais de développement, les immobilisations corporelles, les actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite, les frais courus et l'obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes.

## Sommaire des principales conventions comptables

Le 31 mars 2008

### Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse et les soldes en banque.

### Nouvelles conventions comptables

En date du 1er avril 2007, la Commission a adopté des nouvelles conventions comptables publiées par l'Institut Canadien des Comptables Agréés (l'« ICCA ») portant sur les instruments financiers, le résultat étendu et les modifications comptables. Ces nouvelles conventions comptables sont décrites ci-après :

Chapitre 3855 – Instruments financiers – comptabilisation et évaluation. Ce chapitre établit les normes de constatation et d'évaluation des actifs et des passifs financiers ainsi que des instruments financiers dérivés. Aux termes de cette norme, tous les instruments financiers doivent être initialement évalués à la juste valeur, sauf dans le cas de certaines opérations conclues avec des apparentes. Les évaluations subséquentes des instruments financiers sont fonction de leur classement dans l'une des catégories suivantes : détenus à des fins de transaction, disponibles à la vente, détenus jusqu'à l'échéance, prêts et créances ou autres passifs.

Les actifs et les passifs financiers classés comme détenus à des fins de transaction doivent être évalués à la juste valeur, et les gains et les pertes doivent être comptabilisés en résultat net.

Les actifs financiers classés comme détenus jusqu'à l'échéance, comme prêts et créances ou comme passifs financiers (autres que ceux détenus à des fins de transaction) doivent être évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les actifs financiers disponibles à la vente doivent être évalués à la juste valeur, et les gains et les pertes non réalisés doivent être pris en compte dans les autres éléments du résultat étendu. Les placements dans des instruments de capitaux propres classés comme disponibles à la vente, qui n'ont pas de valeur à la cote sur un marché boursier actif, doivent être évalués au coût.

La Commission a adopté le classement suivant :

- La trésorerie, les équivalents de trésorerie, et les fonds d'autoassurance sont classés comme détenus à des fins de transaction.
- Les débiteurs sont classés comme prêts et créances;
- Les créditeurs et frais courus, l'endettement bancaire, la marge de crédit d'exploitation, la dette à long terme, et les obligations découlant de contrats de location-acquisition sont classés comme autres passifs.

### Chapitre 1530 – Résultats Étendu

Ce chapitre établit les normes en matière de constatation et de présentation du résultat étendu, lequel représente la variation des capitaux propres découlant d'opérations et d'autres événements et circonstances sans rapport avec les propriétaires. Les autres éléments du résultat étendu se rapportent aux items reconnus dans le résultat étendu mais exclus du résultat net.

Le classement des instruments financiers de la Commission au 1er avril 2007 et leurs variations subséquentes jusqu'au 31 mars 2008 n'ont donné lieu à aucun gain ni à aucune perte qui exigerait une présentation dans un poste distinct à titre d'autres éléments du résultat étendu. L'adoption de cette nouvelle norme n'a eu aucune incidence sur le solde d'ouverture des capitaux propres au 1er avril 2007 ni sur les évaluations subséquentes.

Le 31 mars 2008

### Nouvelles conventions comptables (suite)

#### Chapitre 1506 – Modifications comptables

En date du 1er avril 2007, la Commission a adopté le chapitre 1506 révisé de l'ICCA, intitulé « Modifications comptables ». En vertu de ce chapitre, a) une modification volontaire de méthode comptable ne peut être apportée que si elle donne lieu à une présentation fiable et plus pertinente des informations financières; b) lors d'une modification de convention comptable, les chiffres des périodes précédentes ainsi que la raison de la modification doivent être présentés; c) dans le cas d'une modification d'estimation, la nature et le montant de la modification doivent être présentés. De plus, aux termes de ce chapitre, une entité doit indiquer les cas où elle n'a pas appliqué une nouvelle source de PCGR publiée mais non encore en vigueur. Ces informations sont fournies ci-dessous.

La Commission n'a apportée aucune modification volontaire à ses méthodes comptables depuis l'adoption de cette norme révisée.

### Conventions comptables publiées mais pas encore adoptées

L'ICCA a publié les nouveaux chapitres du manuel et/ou recommandations décrits ci-après que la Commission va adopter, en date du 1er avril 2008 :

- a) Le chapitre 3862, « Instruments financiers – informations à fournir et présentation », précise les informations qui doivent être fournies dans les états financiers pour permettre d'évaluer l'importance des instruments financiers au regard de la situation financière et de la performance financière d'une entité ainsi que la nature et l'ampleur des risques découlant des instruments financiers auxquels est exposée une entité et la façon dont l'entité gère ces risques. La Commission évalue actuellement l'incidence de l'adoption de ce nouveau chapitre sur ses états financiers consolidés.
- b) Le chapitre 1400 « Normes générales de présentation des états financiers », a été modifié de façon à préciser les exigences en matière d'évaluation et de présentation de la capacité d'une entité à poursuivre ses activités selon l'hypothèse de la continuité d'exploitation. Les nouvelles exigences s'appliquent aux états financiers intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1er janvier 2008 et n'auront aucune incidence sur les états financiers consolidés de la Commission, du fait que celle-ci procède déjà à l'évaluation de sa capacité à poursuivre ses activités selon l'hypothèse de la continuité d'exploitation et fournit déjà des informations à cet égard.
- c) En date du 1er janvier 2008, l'ICCA a publié le chapitre 3031, « Stocks », qui donne des lignes directrices sur la façon de déterminer le coût des matières et fournitures de la Commission. La nouvelle norme comptable recommande l'évaluation des stocks au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le montant le moins élevé. Actuellement, la Commission comptabilise les stocks au coût moyen. La norme exige également la contre passation des dépréciations comptabilisées antérieurement à la valeur de réalisation nette lorsqu'il est évident que celle-ci a augmenté. D'autres informations devront également être présentées. L'adoption de cette norme se fera par la comptabilisation en 2009 d'un ajustement des soldes d'ouverture des stocks et des bénéfices non répartis et ne devrait pas avoir d'incidence importante sur les états financiers de la Commission.

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Le 31 mars 2008

### 1. Frais de développement

	2008	2007
Frais de développement - début d'exercice	5,649,000 \$	6,095,000 \$
Amortissement	471 000	446 000
Frais de développement - en fin d'exercice	5 178 000 \$	5 649 000 \$

### 2. Fonds d'autoassurance

	2008	2007
Fonds d'autoassurance - début d'exercice	6 294 000 \$	6 004 000 \$
Revenus d'intérêts	300 000	246 000
Prime annuelle	100 000	100 000
Réclamations	(2 406 000)	(56 000)
Fonds d'autoassurance - en fin d'exercice	4 288 000 \$	6 294 000 \$

La Commission adopte une politique d'autoassurance pour les dommages occasionnés par le déraillement du matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les actifs du fonds comprennent de l'encaisse au montant de 4 288 000 \$ (2 066 000 \$ en 2007) plus 0 \$ débiteurs à la Commission (4 228 000 \$ débiteurs à la Commission en 2007).

Périodiquement, la Commission emprunte des sommes du fonds pour son utilisation temporaire. La Commission paye de l'intérêt au Fonds au taux préférentiel bancaire diminué de 1,75 % sur ces emprunts temporaires.

Les réclamations au cours de l'année furent encourues pour défrayer les coûts associés au déraillement d'un des trains de marchandises de la Commission dans une zone éloignée du nord-est de l'Ontario le 30 mars 2007.

### 3. Marge de crédit d'exploitation

La Commission détient présentement une marge de crédit d'exploitation de 8 000 000 \$ auprès de l'Office ontarien de financement (OOF), dont 8 000 000 \$ est utilisé au 31 mars 2008 (8 000 000 \$ au 31 mars 2007) qui porte intérêt au taux d'emprunt en vigueur pour la province de l'Ontario, plus 5 points de base en fonction de la date de chacune des avances. La Commission dispose en plus d'une marge de crédit renouvelable de 7 000 000 \$ auprès de l'OOF. De ce montant, 7 000 000 \$ est utilisé au 31 mars 2008 (7 000 000 \$ au 31 mars 2007) qui porte intérêt au taux d'emprunt en vigueur pour la province de l'Ontario, plus 40 points de base en fonction de la date de chacune des avances.

La Commission détient aussi une marge de crédit d'exploitation avec la Banque CIBC de 1 500 000 \$ qui est disponible pour des lettres de garantie et qui est garantie par les comptes débiteurs de la Commission. Au 31 mars 2008, deux lettres de garantie qui s'élèvent à 1 428 000 \$ (1 428 000 \$ en 2007) étaient émises avec une commission annuelle de renouvellement de 0,375 %.

Le 31 mars 2008

#### 4. Avantages sociaux futurs

La Commission agit en tant qu'administrateur de son régime de retraite contributif, lequel couvre tous les employés permanents. Les actifs du régime de retraite sont principalement constitués de titres négociables, d'immobiliers et d'obligations sociales et gouvernementales, lesquels sont placés par des investisseurs professionnels. La date de mesure annuelle du régime de retraite de la CTON est le 31 décembre.

La répartition cible du régime de retraite en pourcentages et en actif moyen au 31 mars 2008 et 31 mars 2007, par catégorie d'actif est comme suit :

	Cible	2008	2007
Fonds d'investissement			
- domestique	20 % - 30 %	25 %	25 %
- étranger	10 % - 30 %	22 %	22 %
Titres de créances	35 % - 55 %	49 %	49 %
Immobiliers	0 % - 15 %	3 %	3 %
Court terme et autres	0 % - 15 %	1 %	1 %
Total		100 %	100 %

##### a. Actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite

	2008	2007
Obligations au titre des prestations constituées	456 899 000 \$	495 452 000 \$
Juste valeur des actifs du régime	503 660 000	510 034 000
<b>Surplus</b>	<b>46 761 000 \$</b>	<b>14 582 000 \$</b>
<b>Actifs au titre des prestations constituées</b>		
- début d'exercice	74 343 000 \$	77 278 000 \$
Dépenses	(1 363 000)	(3 115 000)
Cotisations	187 000	180 000
<b>Actifs au titre des prestations constituées</b>		
- en fin d'exercice	73 167 000 \$	74 343 000 \$



## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Le 31 mars 2008

### 4. Avantages sociaux futurs (suite)

#### b. Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes

	2008	2007
<b>Passif au titre des prestations constituées</b>		
- début d'exercice	57 969 000 \$	56 369 000 \$
Dépenses - non-CSPAAT	3 636 000	3 464 000
Dépenses - CSPAAT	1 628 000	75 000
Cotisations - non-CSPAAT	(2 056 000)	(1 939 000)
<b>Passif au titre des prestations constituées</b>		
- en fin d'exercice	61 177 000 \$	57 969 000 \$

Inclus dans l'obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes sont des indemnités d'accident du travail se chiffrant à 12 934 000 \$ (11 306 000 \$ en 2007). Ce montant a été déterminé basé sur les calculs actuariels les plus récents fournis par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail au 31 décembre 2007.

#### c. Composantes de la charge nette de retraite

	2008	2007
Coût des services rendus moins contributions des employés	9 520 000 \$	9 470 000 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	24 689 000	25 630 000
Rendement prévu des actifs du régime	(34 681 000)	(35 295 000)
Amortissement de l'obligation initial	197 000	197 000
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	1 638 000	1 195 000
Amortissement du gain actuariel net	-	1 918 000
	1 363 000 \$	3 115 000 \$

#### d. Composantes de la charge nette au titre des autres régimes

	2008	2007
Coût des services rendus	2 665 000 \$	1 001 000 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 595 000	2 538 000
Amortissement du gain actuariel net	4 000	-
	5 264 000 \$	3 539 000 \$

#### e. Moyenne pondérée des hypothèses

Taux d'actualisation - régime de retraite	5,75	5,00
Taux d'actualisation - autres régimes	5,75	5,00
Taux de rendement à long terme des actifs du régime	7,00	7,50
Taux de croissance hypothétique de la rémunération	4,00	4,00
Taux d'augmentation des frais médicaux	4,50 % à 9,0 %	4,5 % à 10,0 %

Le 31 mars 2008

5. Dette à long terme et Obligation découlant de contrats de location-acquisition

	2008	2007
a. Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,22 %, remboursable par versements mensuels de 30 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1er février 2005, pour une période de 15 ans.	3 224 000 \$	3 415 000 \$
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,64 %, remboursable par versements mensuels de 43 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1er mai 1998, pour une période de 10 ans.	43 000	541 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,60 %, remboursable par versements mensuels de 156 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1er janvier 2000, pour une période de 15 ans.	10 505 000	11 754 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements 109 000 \$ en capital et intérêts mensuels de à compter du 1er septembre 1999, pour une période de 15 ans.	6 901 000	7 748 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 4,717 %, remboursable par versements annuels de 1 681 000 \$ en capital et intérêts à compter du 31 mars 2007, pour une période de 4 ans.	3 138 000	6 000 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 4,90 %, remboursable par versements mensuels de 13 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1 <sup>er</sup> février 2006, pour une période de 25 ans.	2 193 000	2 244 000
Emprunt de la Banque de Montréal, portant intérêts au taux annuel de 5,11 %, remboursable par versements mensuels de 64 000 \$ en capital et intérêts à compter du 30 avril 2008, pour une période de 10 ans. Garanti par les actifs d'Ontera.	6 000 000	250 000
Avances de la Banque de Montréal sur un emprunt construction portant intérêts au taux préférentiel bancaire diminué de 0,75 %. La banque va faire des avances jusqu'à 17 000 000 \$ avant de convertir à un emprunt à terme, terme n'excédant pas 10 ans, portant intérêts au coût des fonds pour la banque majoré de 40 points de base. Garanti par les actifs d'Ontera.	1 500 000	-
Actif financé par le vendeur, ne portant aucun intérêt et remboursable sur 8 ans, conformément aux conditions du contrat d'achat à compter du 1er décembre 2000.	187 000	326 000
	33 691 000	32 278 000
Moins - portion courante	4 712 000	4 509 000
	28 979 000 \$	27 769 000 \$

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Le 31 mars 2008

## 5. Dette à long terme et Obligation découlant de contrats de location-acquisition (suite)

Les paiements exigibles au cours des cinq prochains exercices et par la suite s'élèvent à :

2008-2009	4 712 000	\$
2009-2010	4 918 000	
2010-2011	3 495 000	
2011-2012	3 687 000	
2012-2013	3 890 000	
Par la suite	12 989 000	
	<b>33 691 000</b>	<b>\$</b>

- b. Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 5,93 %, remboursable par versements mensuels de 7 000 \$ en capital et intérêts à compter du 24 janvier 2006, pour une période de 4 ans.

<b>139 000</b>	<b>\$</b>	211 000	\$
----------------	-----------	---------	----

Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 5 %, remboursable par versements mensuels de 10 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1<sup>er</sup> mars 2006, pour une période de 3 ans.

<b>108 000</b>		219 000	
----------------	--	---------	--

Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 10 %, remboursable par versements mensuels de 11 000 \$ en capital et intérêts à compter du 27 novembre 2005, pour une période de 2 ans.

-		73 000	
---	--	--------	--

Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 7 %, remboursable par versements mensuels de 1 000 \$ en capital et intérêts à compter du 22 septembre 2006, pour une période de 5 ans.

<b>55 000</b>		65 000	
---------------	--	--------	--

**Moins - portion courante**

<b>302 000</b>		568 000	
<b>195 000</b>		276 000	

<b>107 000</b>	<b>\$</b>	292 000	<b>\$</b>
----------------	-----------	---------	-----------

Le 31 mars 2008

## 5. Dette à long terme et Obligation découlant de contrats de location-acquisition (suite)

Les paiements découlant de contrats de location-acquisition inclus ci-dessus s'élèvent à :

2008-2009	207 000 \$
2009-2010	76 000
2010-2011	13 000
2011-2012	25 000
Paiements minimums exigibles	321 000
Moins : montant représentant les intérêts	19 000
Obligations découlant de contrats de location-acquisition	<u>302 000 \$</u>

## 6. Revenus reportés

Inclus dans le poste des revenus reportés sont les deux montants significatifs suivants :

En 2004, la Commission s'est engagée dans un contrat de longue durée pour remettre à neuf des trains de banlieue. Selon les modalités du contrat, la Commission a reçu une avance de 4 030 000 \$ en 2005-2006 qui s'ajoutait au 2 627 000 \$ reçu en 2004 pour rembourser des coûts du contrat. Un montant de 2 265 000 \$ (3 961 000 \$ en 2007) a été inclus dans les revenus reportés, dont 370 000 \$ qui se rapporte à des périodes après le 31 mars 2009. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode de l'avancement des travaux. Au cours de 2008, un montant de 1 696 000 \$ (1 762 000 \$ en 2007) de cette avance a été constaté à titre de revenus.

Hydro One est entrée dans un accord de 20 ans pour l'utilisation des câbles de fibre optique de la Commission, qui expire en mars 2022. La valeur totale de l'accord est de 1 380 000 \$. Un montant de 1 035 000 \$ a été inclus dans les revenus reportés, dont 966 000 \$ qui se rapporte à des périodes après le 31 mars 2009. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode linéaire basée sur la durée de l'accord. Au cours de 2008, un montant de 69 000 \$ (69 000 \$ en 2007) a été constaté à titre de revenus.

## 7. Remboursement du gouvernement

Conformément au protocole d'entente entre la Commission et le Ministère du Développement du Nord et des Mines, certaines opérations de la Commission ont été désignées non commerciales. La Commission et le Ministère ont conclu des ententes annuelles qui fixent le montant de la contribution que la province de l'Ontario fournira à chaque exercice.

En vertu de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer, une partie de la perte d'exploitation du service de trains de passagers entre North Bay et Toronto durant les jours de la semaine est remboursée par l'Office national des transports du Canada. Le gouvernement fédéral a révoqué la Loi sur les chemins de fer en 1996 et l'a remplacée par la Loi canadienne du transport. Un remboursement annuel de 2 500 000 \$ a été reçu jusqu'à l'expiration de l'entente le 31 mars 2008.

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Le 31 mars 2008

### 7. Remboursement du gouvernement (suite)

Les détails du remboursement du gouvernement sont les suivants :

	2008	2007
<b>De la province de l'Ontario :</b>		
Chemin de fer - Services aux passagers et succursale de Moosonee	19 623 000 \$	16 051 000 \$
Services maritimes (Moosonee)	44 000	49 000
	<b>19 667 000</b>	<b>16 100 000</b>
<b>De Transport Canada :</b>		
Opérations de la période en cours	2 500 000	2 500 000
	<b>22 167 000 \$</b>	<b>18 600 000 \$</b>

La Commission compte sur ces remboursements pour poursuivre ses opérations non commerciales.

### 8. Revenus de télécommunications

La division des télécommunications de la Commission a conclu une convention de trafic avec Bell Canada permettant des échanges de service entre ces deux entreprises et un règlement quant au trafic interurbain circulant sur les réseaux de ces deux entreprises. Les tarifs d'accès chargés par les entreprises de services locaux sont régulièrement réexaminés par le CRTC et ne sont pas assujettis à des ajustements rétroactifs. Conformément aux conventions comptables de la Commission, tout ajustement des recettes ou des coûts, positif ou négatif, doit être comptabilisé durant l'exercice pendant lequel ils sont connus et estimables.

### 9. Revenus du transport de passagers

Conformément à la Loi sur le secteur du voyage, pour 2008, les ventes aux détails brutes étaient de 766 000 \$ (547 000 \$ en 2007) et les ventes en gros brutes étaient de 41 000 \$ (61 000 \$ en 2007).

### 10. Éventualités

#### a. Actifs d'Ontera

Durant la période comptable actuelle et les cinq périodes comptables précédentes, O.N. Tel Inc. (exploitant ses activités sous le nom Ontera) a subi des pertes d'exploitation (voir annexe 2). Pour remédier cette situation, la direction a développé un plan d'affaires qui exigeait un investissement significatif dans les immobilisations corporelles de Ontera avec un financement approprié connexe. La province a approuvé le plan en 2007 y compris l'investissement en capital sous-jacent. Un financement de 7 500 000 \$ de la Banque de Montréal a été reçu au cours de l'exercice pour appuyer ce plan (voir la note 5a).

Le 31 mars 2008

---

#### 10. Éventualités (suite)

##### b. Demandes en dommages

Certaines demandes en dommages et intérêts ont été déposées contre la Commission. Quoi qu'il en soit, ces dommages ne peuvent être estimés présentement. La Commission est de plus d'avis que ces réclamations pourraient être sans fondement ou qu'elles pourraient être couvertes au titre d'une assurance quelconque, une fois la franchise de 2 000 000 \$ appliquée. En cas de pertes, le montant serait imputé aux opérations une fois celui-ci établi.

---

#### 11. Engagements

La Commission a signé des contrats de location exploitation reliés principalement aux véhicules de transport ferroviaire, au matériel informatique, au matériel roulant et autres. La direction est d'avis que, dans l'ensemble, les frais annuels qui découlent de ces contrats de location exploitation n'affectent pas la Commission de façon significative.

La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués. Dans la mesure où il existerait des réclamations actuelles selon ces ententes, la Commission maintiendrait une provision pour ces items. La nature de ces ententes expose la Commission à des paiements dans le futur qui pourraient être significatifs. Cependant cette exposition au risque ne peut être raisonnablement déterminée et par conséquent aucune provision n'a été comptabilisée en date de fin d'année.

---

#### 12. Instruments financiers

Les instruments financiers de la Commission sont composés de trésorerie et équivalents de trésorerie, de débiteurs, de fonds d'autoassurance, d'endettement bancaire, d'une marge de crédit d'exploitation, de créditeurs et de frais courus, de dette à long terme et d'obligation en vertu de contrats de location-acquisition.

##### Juste valeur

La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des débiteurs, du fonds d'autoassurance, de l'endettement bancaire, de la marge de crédit d'exploitation, des créditeurs et des frais courus, est approximativement égale à la juste valeur comptable en raison de leur échéance à court terme. La juste valeur de la dette à long terme et de l'obligation en vertu de contrats de location-acquisition est approximativement égale à leur valeur comptable parce qu'ils portent intérêt à des taux comparables à ceux du marché.

##### Risque de crédit

La Commission exerce ses activités au Canada. Elle effectue, de façon continue, des évaluations de crédit à l'égard de ses clients et maintient des provisions pour pertes potentielles sur créances, lesquelles, une fois matérialisées, respectent les prévisions de la direction.



Le 31 mars 2008

**12. Instruments financiers (suite)**

**Risque de change**

La Commission entreprend des transactions libellées en dollars américains et par conséquent s'expose au risque de fluctuations dans les taux de change. La Commission génère des revenus et engage des dépenses en dollars canadiens et en dollars américains. La Commission n'utilise pas d'instruments dérivés pour réduire son risque d'exposition aux devises étrangères.

**Risque de taux d'intérêt**

La Commission gère son encaisse en fonction de ses besoins de trésorerie. La Commission est exposée au risque de taux d'intérêt lié aux flux de trésorerie dans la mesure que ses facilités de crédit portent un taux d'intérêt flottant.

Les dettes à long terme et les obligations découlant de contrats de location-acquisition de la Commission portent des taux d'intérêt fixes. De plus, la Commission prévoit rembourser ces dettes à long terme et obligations découlant de contrats de location-acquisition à leur échéance. Par conséquent, la direction est de l'avis que les risques associés aux dettes à long terme et obligations découlant de contrats de location-acquisition sont minimes.

**13. Placement de la province de l'Ontario**

En 2008, la Province de l'Ontario a contribué 17 400 000 \$ à titre de placement à échéance non déterminée sans restrictions sur l'exploitation. Il est d'usage que la Commission classe les transactions de cette nature à titre de placement de la Province de l'Ontario.

**14. Transactions entre apparentés**

Au cours de la période, la Commission a facturé le Fonds de retraite contributif de la Commission la somme de 166 000 \$ (177 000 \$ en 2007) en frais de soutien financier et administratif.

**15. Dépendance économique**

Au cours de 2008, 83 % des recettes de la division des Services ferroviaires (35 % en 2007) provenaient de trois clients majeurs.

**16. Chiffres comparatifs**

La présentation de certains postes de l'exercice précédent a été modifiée en fonction de celle de l'exercice courant.



■ [www.OntarioNorthland.ca](http://www.OntarioNorthland.ca)

»»» Ontario Northland